



# ARCHEOLOGIA PRZEMYSŁOWA

Biuletyn nr 10

do pobrania [www.fomt.pl](http://www.fomt.pl)

ISSN 2544-9877

Rok I grudzień 2018



*Wesołych Świąt  
i szczęśliwego Nowego Roku*



## Statek domem

Fundacja Otwartego Muzeum Techniki ponad 15 lat temu zainicjowała spotkania Bractwa Mokrego Pokładu – weteranów żeglugi odrzańskiej, marynarzy, portowców, stoczniovców. Wielu z nich to absolwenci niedawno reaktywowanego Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. W czasie okazjonalnego spotkania, wiosną 2002 roku prof. Stanisław Januszewski - prezes Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, zaproponował aby absolwentów szkoły, pracowników branży zjednoczyć się w formie Bractwa, które miałyby spotykać się cyklicznie na pokładzie zabytkowych statków Muzeum Odry - Nadbora (1949) i Wróblina (1938), przycumowanych na Wyb. Wyspiańskiego we Wrocławiu.

Lata mijają i coraz częściej słychać było głosy, że historie, style życia, tradycje łodziarskie mogą odejść w zapomnienie, tym bardziej, że po upadku żeglugi towarowej, postrzegamy brak ciągłości pokoleniowej zawodu związanego z żeglugą śródlądową w Polsce. Publikowano więc cyklicznie w biuletynie „Prosto z Pokładu” wspomnienia wodniaków, opowieści związane z pracą na wodzie, czy też po prostu biografie kapitanów, którzy odeszli na „wieczną wachtę”.

W latach 2013 - 2014 Fundacja prowadziła pierwszy z serii projektów pn. „Cicha Woda”, realizowany ramach cyklu Seniorzy w Akcji, który koncentrował się na zabytkowych budowach Wrocławskiego Węzła Wodnego. W roku 2015 rozpoczęliśmy projekt pod nazwą *Kapitańskie Opowieści*. W jego ramach zrealizowane zostały zarówno spotkania seniorów związanych zawodowo z żeglugą na Odrze, członków Bractwa z młodzieżą, jak też lekcje muzealne, warsztaty archiwizacyjne, spotkania. W scenerii rzeki, statków, portowych dźwigów, stocznio- wych pochylni, jazów i służ. postanowiono również zapisywać opowieści kapitanów związane z tymi miejscami. Tak powstał film - *Kapitańskie Opowieści*, czyli *Krótką historią Odrzańskiej Żeglugi*. Temat okazał się na tyle ciekawy, że jedno z największych wrocławskich kin

W latach 2016 - 2017 kontynuowaliśmy projekt *Kapitańskich Opowieści*, choć tym razem skoncentrowaliśmy się na historiach związanych z zawodowymi karierami osób związanych z żeglugą śródlądową, wykraczając też poza miasto Wrocław. We współpracy ze szkołami i wolontariuszami zebraliśmy łącznie ponad 40 relacji osób mieszkających w miastach nad górną i środkową Odrą – w Nowej Soli, Cigacicach, Krośnie Odrzańskim, Kostrzynie nad Odrą, w Opolu, a także w Bydgoszczy, a to dzięki zaprzyjaźnionemu Bractwu Rodzin, spotykających się tam na Barce Lemara. W grudniu powstała bogato ilustrowana publikacja, zawierająca wspomnienia ok. 50 kapitanów.



Spotkanie z okazji XV lecia Bractwa Mokrego Pokładu

- Kino Nowe Horyzonty użyczyło nam nieodpłatnie sali kinowej na prezentację oraz dyskusję po filmie. Sala była pełna, dyskusja angażująca. Działo się to w listopadzie 2015 roku. W tym czasie opracowano biografie kilkunastu weteranów żeglugi odrzańskiej i w grudniu 2015 roku zaprezentowano je na świątecznym spotkaniu Bractwa Mokrego Pokładu, publikując je też w grudniowym biuletynie Prosto z Pokładu.



Warsztaty w szkole w Malczycach



Wanda Gołębiewska - Płock

W roku 2018 kontynuowaliśmy tę inicjatywę (dzięki wsparciu MKiDN w ramach programu Edukacja Kulturalna), skupiając się już nie na przebiegu pracy zawodowej, lecz na specyficznym folklorze życia załóg barek, pchaczy i holowników parowych pracujących na



W ramach projektu, w toku zajęć prowadzonych zarówno na barce Irena, jak i w szkołach miast nadodrzańskich i przy współudziale seniorów, weteranów żegluga śródlądowej, zgromadziliśmy bogate materiały archiwalne i zapisaliśmy, wspomnienia, o dużej wartości historycznej. W 2018 roku, po raz pierwszy, zdobyliśmy się na zbieranie historii znad Wisły (Płock, Wyszogród) oraz Brdy (Bydgoszcz). W ramach projektu przeprowadziliśmy także warsztaty plastyczne dla osób niepełnosprawnych na statkach Muzeum Odry i we wrocławskiej siedzibie Stowarzyszenia Handicap. Efektem warsztatów



Liczymy, że działania te są jedynie początkiem dalszej pracy - tak ważnej dla osadzenia w kulturze i tradycji coraz mocniej podnoszonych i realizowanych planów reaktywacji żegluga śródlądowej w Polsce.

Publikacja, którą Państwu oddajemy, powstała dzięki pracy wolontariuszy, którzy swoimi pytaniami i rozmowami z emerytowanymi kapitanami pomogli zebrać wyjściowy do niej materiał. Przywołajmy tutaj Marcina Marszałkiewicza, Damiana Bernaszuka, Weronikę Se-

Polskich Drogach Śródlądowych. Ten świat i kultura życia jest tematem bardzo ważnym i godnym utrwalenia, gdyż niestety odchodzą z tego świata ostatnie osoby, dla których statki nie były wyłącznie miejscem pracy, ale również domem - miejscem stałego zamieszkania. Zarówno dzieci, które wychowały się na statkach, nie mając swojego domu na lądzie, jak i kapitanowie, ich żony, spędzali na pokładzie nie tylko czas związany z pracą, ale statek był również miejscem ich wypoczynku. Wbrew powszechnemu mniemaniu rejsy śródlądowe trwały często tygodniami, również z uwagi na złe warunki nawigacyjne na polskich wodach (niski, bądź za wysoki stan wody), a na ląd schodzono wyłącznie w celu załadunku/wyładunku towarów, uzupełnieniu zapasów wody i pożywienia.

#### [Spotkanie z Marią Matuszewską na barce Irena w Opolu](#)

była wystawa prac, czasowo prezentowana w „Małej Ładowni” na barce Irena. Ważnym elementem działań była archiwizacja i digitalizacja dokumentów we współpracy z partnerami projektu. Bez tego nie moglibyśmy stworzyć wystawy prezentującej kulturę życia rodzin szyperskich, której tytuł Statek domem, żegluga matką, zawdzięczamy kpt. żegl. śródl. Władysławowi Stypczyńskiemu. Zgromadziliśmy na niej kolejną porcję zebranych przez wolontariuszy wspomnień i dokumentów pochodzących z rodzinnych archiwów kapitanów.

Owocem prac stały się opowieści budowane na kanwie wspomnień, dokumentów i fotografii kapitanów żegluga śródlądowej, a także kilka etud filmowych traktujących o dziedzictwie kultury materialnej Odrzańskiej Drogi Wodnej, o jej historii i legendach, dziedzictwie kultury materialnej i duchowej. Powstał też film, w którym prezentowany jest dzień z życia załóg odrzańskich statków.

Wymiernym i trwałym efektem stała się również strona internetowa Muzeum Odry - powszechnie dostępnego Interaktywnego Muzeum Techniki, zawierająca dokumenty, wspomnienia, opisy statków. Będzie ona nadal rozbudowywana.

#### [Spotkanie z St. Fidelisem w Wyszogrodzie](#)

mianową, Marka Prokopowicza, Maję Ziarkowską, Leszka Garstkę, Szymona Mizerę i innych.

Publikacja nie powstałaby gdyby nie opowieści snute przez odwiedzanych w całym kraju kapitanów i osób, które mieszkały, czy wakacje spędzały na statkach śródlądowych. Byli to przede wszystkim: Stanisław Fidelis (Płock), Wanda Gołębiewska (Wyszogród), Norbert Sapok (Krapkowice), Krystian Klemens (Krapkowice), Bruno Nowak (Krapkowice), Antoni Podloski (Rogi),

Janusz Gazda (Kędzierzyn Koźle), Jerzy Onderko (Wrocław), Ireneusz Hinze (Wrocław), Marian Kałuża (Kędzierzyn-Koźle), Maria Matuszewska (Opole), Mieczysław Balcerkiewicz (Wrocław), Zbyszek Mańkowski (Kędzierzyn Koźle), Michał Hojna (Bydgoszcz) Ryszard Jabłoński (Bydgoszcz), P. Drażkowska (Bydgoszcz), Paweł Fridrik (Bydgoszcz), Czesława Merchel (Bydgoszcz), Irena Kucharska (Bydgoszcz) Krystyna Ostrowska (Bydgoszcz) Hidegarda Skonieczna (Bydgoszcz). Korzystaliśmy również z materiałów archiwalnych ze zbiorów FOMT odnoszących m.in. do Saturnina Marzątki (Bydgoszcz), Jana Rosińskiego, Jana Miki, Lecha Bogusławskiego i innych.

[Kapitanowie Krystian Klemens, Bruno Nowak i Norbert Sapok w Krapkowicach](#)



W publikacji celowo nie podpisaliśmy imiennie wspomnień, lecz łączyliśmy je we wspólne wątki, które przewijały się w wielu rozmowach tak, aby możliwie jak

najwierniej przedstawić świat życia załóg, począwszy od czasów II wojny światowej po lata 70. XX wieku.

## Pożywienie na statku

### Kluskarze

Marynarzy, którzy pływali na górnej Odrze i Kanale Gliwickim, nazywano „Kluskarzami”. Przydomek ten powstał dlatego, że rejsy na tym odcinku trwały krótko i byli oni bardzo często w domu. W czasie ich krótkiej nieobecności ich żony przygotowały zapas klusek na kolejną podróż. Na statku wrzucało się je tylko do gorącej wody i już były gotowe do zjedzenia. Za dwa-trzy dni łodźarze znów byli w domu po kolejną porcję klusek.



[Na pokładzie barki, 1955](#)

### Zaopatrzenie

Gdy barka stała w służbie, można było zawsze wyskoczyć na chwilę i w pobliskiej wiosce kupić świeże jajka, czasem mleko, bezpośrednio od gospodarza. Na górnej Noteci było tak wąsko, że można było nawet wyskoczyć ze statku gdy nie stał w służbie, kupić coś w pobliskiej wsi, a nawet grzybów w lesie nazbierać. Barka wolno płynęła samospławem, ledwie trzy, cztery kilometry na godzinę, a na niej zawsze była szalupa ratunkowa, czy jakaś łódka i wieczorem po skończonej pracy można nią było podpłynąć do najbliższej wioski po zaopatrzenie.

### Hodowla na barce

W łodziarskich rodzinach prawie każdy miał psa na barce. Poza zwierzętami domowymi, takimi jak pies i kot, hodowano na statkach kury na jajka. Na mięso trzymano na rufie barki króliki w klatkach. Jak był fajrant - po skończonej pracy - gdy przybijaliśmy do lądu kury się wyprowadzało na stały ląd po bumsztaku. Wtedy, w latach powojennych, trudno było kupić mięso w sklepach, których nie było tyle co dziś. Na jesień, kiedy zbliżał się koniec sezonu żeglugowego, hodowane były gęsi i kaczki, czy nawet barany, albo kozy na mleko. W czasie wojny zdarzało się, że szyprowie hodowali świnie na statkach, gdyż żadnego mięsa nie można było dostać w sklepach. Niektórzy, w skrzynkach na rufie, uprawiali warzywa, takie jak szczypiorek, czy pietruszka.

Żony szyprów dbały o wygląd statku, tak jak teraz dba się o dom i ogród, dlatego przy sterówce, bądź na rufie statku sadzono rozmaite kwiatki, głównie pelargonie.

### Ogródek na barce

Jak przy wielu domach na łądzie i tutaj mieli wodniacy ogródki, były kurki i pieski. Ogródek – to coś w rodzaju dziecięcej piaskownicy. Niska skrzynia o wymiarach dostosowanych do warunków na holowniku (...) stoi z ziemią na pokładzie. Rośnie pod opieką gospodyni i dzieci szczypiorek, sałatka i inne jarzyny. Piesek na pokładzie ma budkę, gdzieś za rogiem sterówki, w dziobie pogdakują kury.

*Bolesław Bielec- Trybuna Robotnicza, 06.1959*



Na barce w 1961 r.

### Świniobicie na holowniku

Na holowniku pracowało parunastu rosnących facetów. Zasada w żegludze w tamtych latach była taka, że wypłacano nam pensję, a jej część oddawaliśmy na jedzenie jako składkowe. Marynarze „dużego holendra” świnie zawsze brali od pobliskiego gospodarza, ale z reguły bili ją jednak na łądzie. Tym razem się jednak spieszyli i musieli szybko odpływać. Tak więc świniobicie zrobili już na statku podczas rejsu. Tego mięsa nigdzie nie zamrażali - po prostu w parę dni wszystko zjedli.



Wieprzek na holowniku

### Kara za łowienie ryb

Pewnego razu na postoju w rejonie Głogowa załoga „Dolnego Śląska” zastawiła sieci na ryby. Oczywiście był to czyn nielegalny. Podczas wyciągania sieci z zasadzki wyskoczyli strażnicy ochrony rybołówstwa Polskiego Związku Wędkarskiego. Wszystkim uczestnikom połowu udało się zbiec, ale powolny Stasio został schwyty. Ponieważ połów był obfity, sprawę rozpatrywał sąd.

### Świeże ryby

Podział obowiązków w czasach rodzinnego pływania na barce wyglądał podobnie - ojciec łowił ryby, dzieci je skrobały, a mama smażyła. I to było najświeższe i najsmaczniejsze jedzenie jakie można było sobie wyobrazić. Pamiętam, że kiedy barkę upaństwowili, a ja zamieszkałam na łądzie w Bydgoszczy i poszłam na zakupy do centrali rybnej, to się zastanawiałam, co to za dziwne ryby? Bo one dziwnie pachniały, po prostu nie były świeże. Wtedy, w latach tuż powojennych, rzeki były jeszcze czyste. Oczywiście później było już coraz gorzej, gdyż ścieki z fabryk zaczęto wypuszczać do rzek. W latach 70. ryba wyłowiona z Odry nie była zdatna do jedzenia. Szczególnie kiedy była złowiona na przykład w okolicach zakładów chemicznych „Rokita” w Brzegu Dolnym, niedaleko ostatniej śluzy na Odrze. Ryby po prostu śmierdziały fenolem. Ale na Wiśle w większości miejsc było lepiej - woda była miękka i ryby zdatne do jedzenia.

### Czystość wody w Odrze

W pamięci utkwiła mi papiernia w Krapkowicach. Tam pomiędzy śluzą Krapkowice a Rogów była zawsze piana. Następnie koło Brzegu opolskiego woda również była zapaskudzona. Najgorzej jednak było w Brzegu Dolnym. Woda była pełna fenolu z pobliskiej fabryki. Ale później, na środkowej i dolnej Odrze było już względnie czysto. Węgorze łowiliśmy tak, że do kanki wkładaliśmy kawałek starego mięsa i wrzucaliśmy ją do rzeki. To był wabik, dzięki czemu wyciągaliśmy kanki pełne węgorzy.

### Łowienie na suwatę

W czasach mojego dzieciństwa spędzonego na barce w latach 60. XX wieku w naszym menu było sporo ryb. Odżywialiśmy się w sumie całkiem nieźle w porównaniu do kolegów na łądzie. Ryby łowiono na tak zwaną sufatę. Brano dwie długie żerdzie z zawieszoną pomiędzy nimi siatką. I jeden marynarz musiał dobrze pływać łódką - śróbkować, a drugi na dziobie obsługiwał tę sufatę. Wolno, bezszelestnie podpływało się pod główkami koło brzegu na rzece i łapało rybę. Łowiono zawsze wieczorem, po skończonej żegludze i zawsze te parę leszczy udawało się złapać. Pływaliśmy całą rodziną, do dziś pamiętam te talerze pełne ryb, smażone płotki.

W pokoju była lampa naftowa, w kuchni stał piec węglowy.

Popiół z tych pieców szedł niestety prosto za burłę.

Stanisław Ścigała wszedł na salę rozpraw, zajął miejsce na ławie oskarżonych i spokojnie zapalił papierosa. Natychmiast sędzia nałożył nań karę pieniężną w wysokości 500 zł i zapytał na co przeznaczą tę kwotę.

– Na wykonanie tabliczek z napisem „palenie wzbronione” i zawieszenie na tej sali. – odpowiedział spokojnie Stasio.

Kiedy toczyła się rozprawa na zapytanie sędziego co ma na swoją obronę, Stasio swoim zaśpiewem zapytał:

– Proszę Wysokiego Sądu, jeżeli na moim podwórku pasą się kury, to czy ja mogę taką kurę złapać i zjeść?

Sędzia potwierdził, że tak.

– No to proszę Wysokiego Sądu Odra to jest moje podwórko, na którym stoi mój statek. A na tym podwórku ryby, to są jak moje kury. Wyrok był bardzo łagodny i na dodatek w zawieszeniu.

### **Prowiant na rejs**

Prowiant na rejs raczej braliśmy z domu: chleb, czy inne produkty. Na barce motorowej na rufie kapitan miał kajutę z własną kuchnią, podobnie mechanik. W trakcie rejsu sam przygotowywałem sobie jedzenie, tak jak potrafiłem. Na dziobie była kuchnia i dwie kabiny, w których

## **Napoje**

### **Woda pitna na barkach i holownikach**

Największym problem podczas rejsów na zwykłych barkach beznapędowych był mały zapas wody pitnej, trzymanej w dębowych beczkach na pokładzie. Miały one pojemność mniej więcej 50-60 litrów. Wodę uzupełniano na słuzach, ale w tamtych latach ostatnią służą na Odrzańskiej Drodze Wodnej był wrocławski Rędzin, więc aż do Szczecina przez tydzień żeglugi musiało wystarczyć to co zostało nabrane. Oczywiście zdarzało się, że trasę pokonywaliśmy i dwa, trzy tygodnie, z uwagi na niski stan wody. Bywało, że kawę zalewałem gorącą wodą przefiltrowaną z Odry. Niekiedy np. w Kostrzynie staliśmy zwykłą barką przez dwa - trzy tygodnie, a wody pitnej nie było skąd brać. I jakoś musieliśmy sobie radzić.

Niektórzy łodźarze mieli na barkach większe beczki, ok. 100 litrowe. Ale to się nie sprawdzało, gdyż były umieszczone również na pokładzie, czyli w lecie na słońcu ta woda dość szybko się psuła. Na środkowej Odrze jedynie w Nowej Soli i Cigacicach załogi mogły nieco uzupełnić wody na stacjach bunkrowych. Oczywiście używano jej tylko do picia. Tak więc pamiętam, jak mój wujek kluski płucał w wodzie z Odry, które razem jedliśmy i nikt się nie rozchorował. Wtedy przepisy mówiły, że woda w zbiorniku, czy beczce może stać maksymalnie przez 48 godzin, ale to była oczywista fikcja, bo niby skąd tę wodę mieliśmy nabrać?

Sędzia, ubawiony całym przebiegiem rozprawy, anulował nawet karę pieniężną, nałożoną za palenie papierosa na sali rozpraw.

*Marian Kosicki- wspomnienia o Stanisławie Ściśle*



Łowienie ryb z barki na Wiśle

mieszkał bosman i marynarz, więc każdy gotował jak chciał. Gdy pływałem na Turach, jako mechanik miałem tam swoją kabinę, ale kuchnia była jedna dla wszystkich. I też każdy sobie przygotowywał obiady. I tak nauczyłem się sam gotować. Takie kawalerskie życie.

Żeby woda pitna się aż tak szybko nie psuła, zbiorniki były wykładane różnego rodzaju materiałami. Woda w lecie brana z tych zbiorników była gorąca, a na samym zbiorniku to można było jajko usmażyć, tak bardzo się nagrzewała.

Na holownikach zbiorniki na wodę były większe, wyłożone cementem i wodą szklaną. Dzięki temu lepiej trzymały temperaturę. Ale też załoga takiego statku liczyła znacznie więcej osób niż załoga na barce. Zawsze więc wodę pitną trzeba było oszczędzać.



W służbie

### Problemy z wodą na barkach motorowych

Wody pitnej nie można było używać do mycia się. Jak w Szczecinie nabraliśmy 700 litrów, to na trasę do Kędzierzyna – Koźła, na dwa tygodnie rejsu, nie wystarczało. Jak pływałem na zwykłej barce to również do przyrządzenia posiłków nie mogliśmy używać wody pitnej, więc ziemniaki gotowaliśmy w wodzie z Odry.

Wody pitnej używano tylko do herbaty, czy do przyrządzenia zupy. Nad Odrą były rozmaite zakłady przemysłowe, również na statkach wodę razem z olejem silnikowym z zęz spuszczano po prostu do Odry. Podobnie nieczystości.

### Czerpanie wody, 1961 rok

#### Alkohol na statku

Pływałem z kapitanem, który był niesamowicie sympatycznym człowiekiem, ale też niesamowity był z niego pijak. Nawet za sterem czasem nie stał, bo nie był w stanie, bo w zasadzie nigdy nie trzeźwiał.

Kiedyś płynęliśmy przez NRD, gdzie nadzorcy wodni i celnicy byli strasznymi służbistami. Ale wspomniany kapitan miał wielkie zdolności w namawianiu do alkoholu. Pewnego razu gdy wschodnio-niemieccy żołnierze, podpłynęli do naszego statku motorówką, żeby nas kontrolować, namówił ich na picie. Upili się tak mocno, że wnosiliśmy ich z powrotem na ich motorówkę, bo byli tak pijani, że nie byli w stanie stać. Tak wyglądał mój pierwszy rejs na zachód.

Ten kapitan był pijany praktycznie zawsze, ale jak chciał, to po pokładzie chodził całkiem prosto i nigdy nie uległ żadnemu wypadkowi. Inaczej było z młodymi niedoświadczonymi marynarzami, którzy nie znali jeszcze zasad panujących na statku.

I jak wypili za dużo alkoholu, to wielu z nich się niestety potopiło.

### Na przystani

#### Pragnienie palacza

Palacz po szlakowaniu kotła, gdzie temperatura w kotłowni dochodziła do 70-80° C szczególnie w lecie, zawsze pił gorącą kawę zbożową. Nigdy nic zimnego. Ona najlepiej gasiła pragnienie.

## Spanie

#### Barka domem

„Pod pokładem /.../ są ich mieszkania. Schodzi się tam wąskimi schodkami. Przeważnie jest to pokoik i kuchnia. Pomieszczenia malutkie, lecz przytulne i miłe. Kuchnia, jak naparstek, jest czyściutko utrzymana i praktycznie urządzona. Pełno w niej schowków po rogach i ścianach



z naczyniami i żywnością. Zwraca przede wszystkim uwagę ład i porządek. Firanki, makatki wyszywane przez żony szyprów w wolnych chwilach długich rejsów, nadają temu mieszkaniu dużo domowego ciepła. W pokoiku przy ścianie złożone łóżko.

Na nim pod sufit ułożona pościel. Obok kredens ze „szkłem” – bo przecież ślub, urodziny, imieniny są z tradycji uroczyste obchodzone. Przy sąsiedniej ścianie ma-  
lutka kanapka. Na niej puszyste, wyszywane poduszki dodają przytulności. Jak w ptasim gniazdku – ciasno, lecz przytulnie i miło. Jest też radio na baterie, czasem na normalny prąd – gdy na postojach w portach podłącza się /.../ holownik do ogólnej sieci elektrycznej. Na niektórych barkach starych wodniaków można się zachwycać pięknymi meblami budowanymi specjalnie do mieszkań na barkach. Są małe, praktycznie skonstruowane i często pięknie stylizowane”.

*Bolesław Bielec- Gazeta Robotnicza, 06.1959*

[Zrekonstruowane wnętrze kajut, barka Lemara](#)

## Dzieciństwo na barce

Wychowywałem się na barce Santa Monica, po upaństwowieniu przemianowanej na Ż-6453, należącej do moich rodziców. Mieszałem na niej w latach 1952 - 1960. Były to czasy holowników parowych i barek beznapędowych. Nasz statek był konstrukcji stalowej z wysoką kajutą mieszkalną na rufie, składającą się z dwóch pokoiów, kuchnia – łącznie ok. 30 m<sup>2</sup>. Prądu tam nie było, kajuty oświetlaliśmy lampami naftowymi.

Całe moje dzieciństwo to barka, rzeka i porty.

[Barka Santa Monica podczas postoju w Berlinie](#)

## Warunki socjalne na barce

W kajutach na statku spano początkowo nie na Materacach, a na siennikach ze słomy. Barka beznapędowa miała na rufie dość luksusowe mieszkanie dla szypra i jego rodziny. Tam były z reguły trzy pomieszczenia, kuchnia, nawet czasem toalety. Całkiem eleganckie, fajne mieszkanie na wodzie. Na dziobie bosman, też miał jedno - dwa pomieszczenia o nienajlepszym standardzie. Na śródokręciu barki znajdowało się niekiedy pomiesz-

## Kajuty na holowniku

Życie na holownikach nazwać można było luksusowym w stosunku do tego, jak wyglądało życie na barkach. Pod pokładami znajdował się salon ze skórzaną kanapą i kredensem, spiżarnia, łazienka z wanną, kuchnia, sypialnia oraz mały pokój, jednoosobowy. Holowniki te miały zbiorniki na wodę, uzupełniane w portach oraz system



czenie dla pomocników szypra. Dzisiaj nazwalibyśmy to raczej magazynem. Było wyłożone drewnem, nawet tam stała mała kuchnia węglowa, żeby coś ugotować, czy ogrzać się w nocy. Wszędzie unosił się też specyficzny zapach smołowanego drewna ferdeków. Dziś mi tego zapachu brakuje.

Zimą życie na barce było bardzo ciężkie. W piecach się paliło cały czas, ale woda do mycia w wiadrze zamarzała.

ogrzewania, dzięki wodzie w kotle. Stąd, w zimie i jesienią było ciepło i przytulnie. Jako, że nie było lodówek jedzenie należało wcześniej odpowiednio spasteryzować, mięso trzymano w specjalnie wytopionym smalcu.



### Warunki socjalne na holownikach i pchaczach

Z chwilą wejścia na rzeki barek motorowych standard życia na statku się poprawił. Na holownikach parowych też nie było problemów z ogrzewaniem i myciem się, bo gorąca para była w kotle, więc dzięki temu było centralne



Holownik Parowy Radgost, kajuty sypialne

ogrzewanie w kajutach. Ale wraz z nadejściem pierwszych pchaczy, czy później Bizonów, życie wyglądało już całkiem nieźle. Jedynym problemem załóg był agregat, który strasznie głośno pracował, a jego moc starczała tylko żeby zasilić telewizor i parę żarówek.



Wnętrze kajuty pchacza, lata 70. XX w.

### Warunki socjalne na pierwszych pchaczach

Dla osoby, która do żeglugi przychodziła z „lądu”, czy rodziny, warunki życia na statkach były okropne. Nie było kuchni gazowej, a tylko węglowa. Tak więc nawet w największy upał w lecie w tej kuchni trzeba było palić, a w kajutach było niemożliwie gorąco. Nasze posiłki były dość proste, zupy, ogonówki. Wodę na herbatę też gotowało się na kuchni węglowej. Tak było na Barkach Motorowych i na Turach. Zresztą do dziś życie załóg jest podobne. Dopiero późniejsze modele statków - pchacze Bizon - budowane pod koniec lat 60. w Płocku miały już inny standard. Tam już był agregat prądowczy i normalna 4- palnikowa kuchnia.

Zaopatrywaliśmy się w Szczecinie, tam robiliśmy zakupy na cały rejs do Kędzierzyna Koźła, trwający dwa, trzy tygodnie. W lecie sporo z tego prowiantu trzeba było wyrzucić, bo się psuł, gdyż na statku nie było lodówek. Nie było przecież normalnego napięcia, a tylko 24 V. Cokolwiek chwyciło się latem, to było gorące. Doskwierał brak dostępu do radia, tranzystorki były rzadko spotykane. Na statku było co najwyżej jedno - miał je kapitan u siebie w kabinie. Ja, jako młodszy marynarz, kiedy po skończonej pracy wracałem do swojej kajuty, to nie miałem co robić. Jak nakupiłem gazet (w Szczecinie) to chociaż

miałem co czytać. To była jedna z przyczyn przez które odszedłem z pływania do biura. W tym czasie była słaba organizacja pracy – dyspozytornie działały bardzo źle. W Szczecinie, kiedy czekaliśmy z załogą na załadunek, to często jedyne co mogliśmy usłyszeć od dyspozytora to: „przyjdź na drugi dzień”, albo „przyjdź pan o 12.00”. Nieraz, jak staliśmy w Szczecinie, to specjalnie pływaliśmy do dyspozytorni te parę kilometrów, czyli traciliśmy około godziny żeby usłyszeć taką odpowiedź. Bo telefonów i innej łączności nie było.



Radio na Holowniku parowym Kupała

## Życie codzienne

### Kąpiele na różnych statkach

Żeby się wykąpać, w lecie człowiek wyskakiwał po prostu za burtę, do rzeki. Z chwilą wprowadzenia pierwszych barek motorowych w latach 60. XX wieku, pojawiły się pierwsze wanny. Nieco prymitywne, ale jednak. Trzeba było tej wody bardzo oszczędzać, bo zbiorniki miały tylko po 2000 litrów.

Jak pojawiły się pierwsze pchacze – bizona, to tam już były prysznicze. Zresztą pchacz miał więcej możliwości, mógł zostawić barkę i podpłynąć po wodę, czy prowiant. A barka beznapędowa nie miała możliwości samodzielnego poruszania się, i sama po zaopatrzenie podpłynąć nie mogła.

Kąpiele na pierwszych pchaczach wyglądały tak, że nąpuszczaliśmy do wanny wody chłodzącej silniki, czarnej jak żur. Wody pitnej nie mogliśmy przecież używać do kąpieli, bo było jej mało.

### Kąpiele w rzece



### Komary i pluskwy na barkach

Niektóre miejscowości na Odrzańskiej Drodze Wodnej słynęły z różnych plag i problemów, np. Malczyce były stolicą komarów. Najgorsze było to, że w nocy nie można było zamknąć bulajów - tych małych okienek na barkach. Paliliśmy sznurki jutowe i konopne żeby je przepędzić. Nie można było przy tym zasnąć, smród w całej kajucie, ale komary uciekały. Najgorsze jednak na drewnianych barkach beznapędowych były pluskwy, których nie potrafiliśmy wytepić.

Był taki łodziarz, z Rogowa. Też był pijak i nie mógł już z tymi pluskwami wytrzymać i mówił: „a weź ten statek podpal, bo już nie wiem, co innego na nie podziła niż ogień”. Bo wtedy nie było żadnej chemii, żadnych dostępnych preparatów na insekty.

Działo się to pod koniec II wojny światowej, ludzie jakoś przywykli, bo i na lądzie w domach zdarzały się pluskwy.

### Fekalia

Nawet w dzisiejszych czasach na pchaczach opróżnia się zbiorniki nieczystości wprost do rzeki. Na wszystkich barkach motorowych, czy na Turach nie ma zbiorników na fekalia. Dla mnie to było przykre doświadczenie, kiedy w Szczecinie stała obok siebie barka pusta i załadowana. Ta bez towaru jest wyżej, więc z niej fekalia wypływały na pokład tej załadowanej, o większym zanurzeniu. I bosman musiał po swoim koledze z sąsiedniej barki sprzątać. Jak ktoś miał więcej rozumu, to pomiędzy barki dawał odbijacz, czyli zachowana była pewna odległość, ale nie zawsze to pomagało.

Najwięcej wstydu najadłem się podczas rejsów na zachód, do Niemiec, czy Belgii. W Antwerpii stałem raz miesiąc czekając na załadunek. Wszyscy z sąsiednich statków mieli nas dość, bo tak paskudziliśmy.

### Szambo na Bizonach

Uczestniczyłem w odbiorze pierwszego pchacza typu Bizon na stoczni w Płocku. Na tamten czas to były bardzo nowoczesne statki, a nawet dziś niewiele ustępują współczesnym jednostkom pod względem technicznym i socjalnym. Przy projektowaniu statku bardzo zwracano uwagę na komfort załogi.

Ale na statkach, w siennikach ze słomy, miały wyjątkowo dobre warunki do rozwoju.



### Wnętrze kajuty drewnianej barki



### Prysznic na barce

Były tam łazienki, były oddzielne pomieszczenia, statek miał dobre wyciszenie kajut. Ale wymagania były też duże wobec tych statków. Uprawialiśmy na nich jazdę 24-godzinną. Nawet w dół rzeki pływalimy w nocy. Stawaliśmy kiedy była gęsta mgła, albo przy niskich stanach wody.

Wtedy nawet dbano o ekologię, bo na Bizonach była kanalizacja, odpady biologiczne zbierano do takiego mini szamba. I wkrótce miały zostać wprowadzone specjalne statki - rodzaj beczkowozu na rzece, które miały podpływać i zabierać fekalia ze statków. Na zachodzie to już dziesiątki lat funkcjonowało.

Wtedy w 1969 roku, gdy odbierałem pierwszego pchacza w Płocku padły deklaracje, że niedługo będą tzw. *Gówniary*, które to szambo będą odbierać. Wtedy powiedziałem, że ja nie dożyję tego dnia. I do dziś tych statków na Odrze nie ma. Co więc robiono?

Załoga napełniała zbiornik szamba - to było 300 litrów, aż zaczął *pierdzić*, czyli zatykało się mu odpowietrzenie. Wtedy jak się szło na pokładzie i czuło się smród, to było wiadomo, że szambo jest pełne. Wtedy wydmuchiwalimy to całe szambo sprężonym powietrzem za burtę.

### Pranie

Przed Gdańskiem, na Motławie, już nie robiono prania w wodzie z rzeki, bo tam była już lekko słona. Najgorzej było prać w samym porcie w Gdańsku, bo tam była brudna woda. Czynność ta była odkładana, przeważnie na moment, kiedy statek przeszedł już za służę w Przegalinie. Tam czekało się na holowniki z Wisły i robiło się pranie, suszenie, bo w Wiśle była czysta woda. Ubraniemi szurano na tarce, prasowano żelazkiem na duszę. Później były już dostępne pralki Franie i inne. Pranie suszono na sznurach na pokładzie. I zdarzało się czasem że wiatr porywał ubrania wprost do rzeki.

Pranie, 1947

## Tradycje:

### Heimat Signal/ sygnał domowy

W czasach gdy pociągi holownicze pływały po górnej Odrze każdy kapitan miał ustalony Heimat Signal, czyli sygnał domowy. W ten sposób ,kiedy zbliżał się do swojego domu, dawał znać zonie: 5 razy, 4 razy, krótki długi i żona widziała, aaa stary płynie... I wtedy mogła się przygotować, nagnieść mu klusek, żeby miał co jeść na kolejny rejs. I wtedy to ta Odra rzeczywiście żyła. Później już zabronili tych sygnałów, ale dalej były oczywiście, tak jak teraz: na służę, czy do odpłynięcia. Poza kluskami żony często dawały marynarzom mięso wędzone, bo długo było świeże. Czasem też mięso już usmażone, ale nie trzymało ono się zbyt długo bo nie było na statkach lodówek. Ale to nie był problem, bo na Opolszczy-

Dlatego o wiele bardziej ekologiczne były te stare statki - barki beznapędowe, gdzie każdy człowiek kilka razy na dzień poszedł załatwić się za burtę w trakcie rejsu. I w takiej ilości to przyrodzie nie szkodziło. A ta nowoczesność, kiedy na raz te 3000 litrów fekalii się wypompowywało w jednym miejscu, była o wiele gorsza.



Mycie pokładu



źnie, na kanale Gliwickim, jak kapitan wypłynął rano, to wieczorem był z powrotem w domu. Większe zaopatrzenie kapitanowie brali wypływając na dolną Odrę.



Pociąg holowniczy Nadbor, 1958

## Ślązacy i Polacy na Odrze

Weryfikacja po II wojnie światowej na Opolszczyźnie wyglądała tak, że kazali mieszkańcom odmówić Ojciec Nasz. Jak ktoś potrafił, to znaczy, że jest Polakiem i mógł zostać. Ponieważ kapitanami pierwszych powojennych statków na Odrze byli Ślązacy, a marynarzami Polacy, więc chcąc nie chcąc ci drudzy musieli się podporządkować. Niektórzy tylko nie bardzo kulturalnie się zachowywali, trzeba było ich napominać. Na przykład: *jak zjesz śniadanie, obiad to posprzątaj po sobie*. Ci napływowi ludzie tego początkowo nie rozumieli, ale z czasem było lepiej. W biurach Żeglugi na Odrze było mniej więcej pół na pół, Polaków i Ślązaków.

[Kapitan statku mówi do mechanika przez tubę](#)



## Parowce na Wiśle

Przed wojną statki były luksusowe, np. Bałtyk z silnikiem o mocy 700 KM. Tam był plusz, aksamit, żyrandole. Po wojnie wszystkie wiślane parowce zostały prze-

kształcone na modłę socjalistyczną i były już wewnątrz podobne. Pozostała w nich jednak ta nostalgia i romantyka wiślana.



[Kpt. Paweł Traczewski na Wiśle, 1937](#)

Parowce służyły w okresie PRL jako statki dla wycieczek Funduszu Wczasów Pracowniczych, np. dla górników, zgodnie z hasłem „*pracuj na łądzie, odpoczywaj na wodzie*”. Robotnicy na wczasach nie potrzebowali tak luksusowego wyposażenia.

### Zimowisko barek

Rodzina szyperska była od rana do wieczora razem. Święta również zawsze spędzaliśmy razem. Przychodziła również w odwiedziny dalsza rodzina, ale jakoś się



[Statek Bałtyk Warszawskiej Żeglugi na Wiśle](#)

Do mycia pokładu załoga używała tylko sody kaustycznej, więcej nic. Nią trzeba było umyć cały statek, aż lśnił na słońcu i wyglądał jak łabędzie na Wiśle. Pracy to kosztowały od groma.

mieściliśmy w tych małych kajutach. Zimą najczęściej pod Ferdeką, czyli w pustych ładowniach urządzano zabawy.

Bo zima była czasem martwym, ludzie nie pracowali. Spotykali się u kogoś na barce i każdy z innej barki coś na wspólną biesiadę przyniósł.

Każdy miał żagiel, bo wtedy w dół rzeki pływał na żaglu. I tym żaglem przykrywano burty, bo w ładowniach one były odkryte, żeby były bardziej elegancko. Ciepło też było – bo dogrzewano piecykami. Zresztą jak się tańczy, to wiadomo, że jest ciepło.

### Święta na statku

Marynarze, którzy w kraju pływali starali się być w domu na Boże Narodzenie. I przez te 30 lat mojego pływania, ja nigdy nie byłem na statku na wigilię. Na Wielkanoc to już zdarzało się częściej.

Jak miałem 14 lat, podczas drugiej wojny światowej, spędzałem święta na statku. Wszyscy rozjechali się do domów, ale jedna osoba musiała zostać, żeby pilnować. Ale byli w porcie w Szczecinie też inni łodźarze.

Jakoś razem ten czas nam zleciał.

[Zimowisko barek na Osobowicach we Wrocławiu](#)

### Święta na barce

Jeszcze na początku lat 50. XX chodziliśmy do dziadka na imieniny, w drugi dzień świąt Bożego Narodzenia urządzane na barce cumowanej w płockim porcie. Dziadkowie nie mieli meldunku, tylko w dowodzie wpisane Barka nr.... W pamięci utkwiły mi te wielkie ładownie.

Dziadek miał na barce kajutę, jedno pomieszczenie w którym można było spać, żyć. Do niej przylegała mała kuchnia - kolejne pomieszczenie. Babcia gotowała na statku i używała do tego filtrowanej wody z Wisły, którą trzymano w beczkach. Przychodząc do dziadka na imieniny wszyscyśmy się w tej kajucie musieli zmieścić, razem około 15 osób. Tato urodził się właśnie na tej barce 20 maja 1917 roku. W swoich dziennikach zapisał: *urodziłem się na barce Berlinka w porcie Płock w trakcie zawieruchy wojennej*. Do II wojny światowej ojciec pływał razem ze swoimi rodzicami. Po upaństwowieniu barki, barkę zamienili dziadkowie na mieszkanie i odszedł wtedy na emeryturę.

## Statek- miejsce pracy

### Żegluga pasażerska na Wiśle

Jeszcze po II wojnie światowej na Wiśle odbywał się normalny transport osób, tak jak dziś autobusami, czy pociągami. Statek pasażerski np. Jarosław Dąbrowski kursował na linii Warszawa - Włocławek i zatrzymywał się na łącznie 19 przystankach. Na każdym ludzie wsiadali, mając z sobą worki, świniaki, gruszki, jabłka. Wtedy nie było dobrych dróg, uczęszczane były raczej kon-

Zimowe potańcówki na barce to też pierwsze zauroczenia, pierwsze miłości.

Kiedy moja siostra wychodziła za mąż w 1948 roku i w zimie barki stały załadowane z towarem od UNRA, ładownie były zajęte. Dlatego trzeba było organizować wesela aż na trzech barkach. Na jednej w kajutach gotowano, na innej jedzono a na największej u wujka były tańce.



Dziadkowie pływali, samospławem, bez pomocy holowników. Nawet moja babcia Michalina potrafiła prowadzić barkę. Ona była starego typu i nie posiadała swojego steru, czy sterówki. Mój wujek był wodniakiem, kapitanem holownika na Wiśle.



[Przyjęcie na barce](#)

no. Dopiero w latach 50. XX pojawiła się dobra infrastruktura, ale do tamtej pory główną osią transportową była Wisła. Nad rzeką były przystanie - dworce wodne. Przystanki na żądanie wyglądały tak, że w nocy ludzie palili ogniska, żeby pokazać, że chcą się zabrać. Kursowały statki szybsze, były statki wolniejsze. Te pierwsze były wykorzystywane jako statki podjazdowe.



Rok 1927, Dworzec Wodny. Warszawa

Kiedy np. w Czerwińsku, czy Wyszogrodzie organizowany był odpust, przedsiębiorstwo puszczało taki statek. Te statki służyły również jako statki wycieczkowe np. Funduszu Wczasów Pracowniczych, Wtedy też miały one swoje postoje.

## Dzień pracy na statku pasażerskim

O godzinie 6 rano rozpoczynał się załadunek towarów. Płacono załadunki od kosza, czy skrzynki, po 5 złotych. Myśmy pracowali, a kapitan liczył kosze. O godzinie 8 statek szedł od Solca do portu praskiego, najpierw pod załadunek węgla, później celem uzupełnienia czystości. Potem śniadanie. I dalsze czyszczenie statku i mycie pokładu, załoga czyściła mosiężne telegrafy, wykonywała szplajsy, itd.. Malowaliśmy pędzlami, a dopiero później wałkami. Po obiedzie przerwa i piwko ukradkiem ze statkowego bufetu.

[Mycie i malowanie statku](#)

[Czewieńsk nad Wisłą, lata 40. XX w.](#)

O godzinie 16 wychodzimy z praskiego portu. Od 17.00 pokład jest dostępny dla pasażerów, potem wypływamy z przystani na Solcu z pasażerami. Spuszczamy cumy, odkładamy za relingi. Pierwszy przystanek to Modlin - 549 km, dalej Zakroczyn i tak aż do Włocławka. Przed każdą przystanią pasażerom trzeba było zapowiedzieć zbliżający się przystanek. Czasem komenda - weź kijem i pomacaj, czyli sprawdź głębokość przemiału/dna rzeki.

Na koniec rejsu przyplwamy do Włocławka, do przystani. Wtedy te przystanie były bardzo okazałe, na wzór dworców wiedeńskich. Wysiedli pasażerowie. Płyniemy wtedy do portu. Tam w Porcie załadowaliśmy bele papieru, czy inny towar, który przy okazji zabieraliśmy tym statkiem pasażerskim, sprzątaaliśmy pokład. O 12.30 wyruszyliśmy w rejs powrotny do Warszawy. Statek płynął, non-stop, czyli dobowo. Płynano także w nocy, szukając reflektorem znaków żeglugowych. Był połączony ze sterówką takimi sznurami - lejcamy.



Reklama wczasów na wodzie

Kurs Warszawa - Gdańsk trwał tydzień. Statek zatrzymywał się też w Malborku, czy Elblągu i ludzie wysiadali i zwiedzali te miasta, czy zamki.



Kawa czarna Dobrzyńska lała się litrami. O 8 rano byliśmy w Warszawie z powrotem. Dalej obładowani. I na Solcu - konie, furmanki, dorożki, był wyładunek ludzi i towarów.

I znów krótki postój w porcie - uzupełnienie wody, przegląd mechaniczny, zabunkrowanie węgla. Sezon trwał od 15 marca. Wtedy zawsze było otwarcie żeglugi na Wiśle. 15 grudnia był ostatnim dniem dla żeglugi pasażerskiej. Przed tym dniem wysyłano pierwszy statek inspekcyjny, np. 22 Lipca, czy Sienkiewicz z kierownictwem OZGW

i on sprawdzał boje i tor żeglugowy. I te kursy regularne, transportowe trwały do końca lat 60. XX wieku.

Do Gdańska te rejsy trwał dłużej. Prowadzono je do końca lat 70. XX wieku.

## Praca w żegludze pasażerskiej a towarowej

Na barce na fajrancie trzeba było naoliwić winę, zaszplajnować linę, dopiero wtedy można było położyć się na koi i poczytać gazetę. W żegludze wiślanej były też oczywiście barki beznapedowe - berlinki i kilka holowników. Każdy z nas musiał mieć praktykę i na tych barkach poznaniakach. Na statku pasażerskim jest dużo więcej pracy, szczególnie sprzątania i malowania.

Praca była 12- godzinna. Statek chodził dobowo, było 2 sterników, zmieniających się po 65 kilometrach. Często byłem zapraszany na barki, których właścicielami byli ludzie górnej Wisły.

To byli starzy ludzie, zmęczeni, jeszcze lat 60 nie mieli i byli tak styranymi. Nie mieli podstawowego wykształcenia. Ale interesowali się polityką i rozmawiali. Siedziało

W czasie wolnym, 1956

tam kilku „Waju” (każda grupa na Wiśle miała swoje ksywy - Czerwińsk „Kasiarze”), żeby poczytać im gazetę, bo niektórzy nie potrafili nawet czytać.



### Dawne stery

Przed wojną większość statków pasażerskich na Wiśle nie miała parowych maszyn sterowych. W latach powojennych je zmodernizowano. Ostatni Moniuszko miał napęd mechaniczny, również po II wojnie złożony z takich drutów, prętów i dużego koła sterowego. Jak statek wpłynął na mieliznę i ster odbiło, to sternika, faceta 130 kg, wyrzucało za burtę. Dlatego często sterników było dwóch. Moniuszkę odstawili w 1961 roku. Stał się hotelem dla załóg, koszarką.

Koło sterowe SP Lubecki (1911), stocznia remontowa Wrocław



### Praca palacza

Miałem 8-10 lat, kiedy wakacje spędzałem wraz z bratem zatrudnionym w charakterze palacza na statku, na pasażerskim parowcu P/S „Matejko” ex „Inżynier”, innym razem na P/S „Pstrowski” ex „Gen Sikorski”. Parowiec pływał na linii Gdańsk – Malbork – Korzeniewo/Kwidzyń.

Nie miałem przydzielonej żadnej kajuty, czy kabiny. Kładło się drąg, który okładało się brezentem i tak powstawał namiot w którym spałem. Na szczęście było lato.

Na statku wszystko minie interesowało, a szczególnie nawigacja i sam silnik statku. Marynarze w tamtych latach mieli buty-klumy - takie drewniaki, żeby nie oparzyć stopy na nagrzanym od słońca pokładzie, czy

w gorącej statkowej kotłowni. Woda pitna trzymana była w zbiornikach, wyłożonych taką masą, żeby się nie nagrzewały. Kapitan miał swoją kabinę, reszta załogi miała kabiny 2- osobowe: mechanik dzielił pokój ze starszym palaczem.

To od nich uczyłem się rzemiosła, pozwalali mi jako dziecku posterować. Czułem się w obowiązku pomagać bratu, tłukłem brykiety, interesowałem się skąd kapitan wiedział jak płynąć? Skąd wie, że rzeka jest wystarczająco głęboka? W kotłowni parowca było 40-70° C, a przy szlakowaniu, czyli czyszczeniu pieca, kiedy polewano węgiel z węża wodą, niesamowita para i gorące buchały w twarz.



Andrzej Fidelis, palacz na Pstrowskim, 1956

Palacz na parowcu

### Pociąg holowniczy

Kapitanowie holowników wypływając w rejs w górę rzeki klócili się w Szczecinie o numery barek jakie były im przydzielane w dyspozytorni do holowania. Bo jedne z nich były jak szczupaki - wąskie i opływowe, inne nieco gorsze, mniej opływowe, a jeszcze gorsze były te z dnem drewnianym, bo tam był jeszcze 20 centymetrowy próg, a to strasznie spowalniało żeglugę.

Pierwsza barka za holownikiem sterowała tym całym ogonem, czyli innymi barkami. Ona była najważniejsza i tam sternik się najbardziej napracował. Ten z ostatniej barki też był ważny. A reszta nie miała tak dużo pracy, więc na dolnej Odrze często się zdarzało tak, że stawiano kawał kija i jakiś łachman, taki strach na wróble i mocowano go w sterówce, żeby kapitan holownika myślał, że ktoś tam przy sterze stoi. A w rzeczywistości te barki same się sterowały. Były kontrole żeby sprawdzać, ale i tak marynarze nie siedzieli i nie sterowali, czasem, tylko tego stracha stawiali. Przy krótkim holu to jakoś się udawało. Czasem trzeba było bumsztakować, jak było ostre zakole rzeki podczas płynięcia. Szczególnie często robiono to na odcinku środkowej Odry (Nowa Sól, Głogów), kiedy płynęło się w dół rzeki. Kiedy jest duże zakole to rufa statku zbliża się do brzegu i jest niebezpieczeństwo, że może zawadzić o główkę, o kamienie. I żeby bezpiecznie odpłynąć, wtedy sternik kieruje dziób barki do brzegu i jednocześnie bumsztakiem odpycha ten dziób. Ale wtedy rufa mu odchodzi.

Bumsztakowanie było bardzo niebezpieczne, bo czasem ktoś palec stracił, inny czasem rękę, albo czasem gdzieś fruwał cały razem z tym drągiem. Bo bumsztaki miały czasem i 8 metrów długości.

Hamowanie podczas płynięcia z prądem rzeki było problematyczne. Kapitan holownika dawał sygnał i wtedy począwszy od ostatniej barki zrzucano kotwice. Ale zależało to też od barki, bo one miały różne kotwice, o różnym ciężarze.



Zapomniana sztuka bumsztakowania



Pociąg holowniczy Tryglaw pod Lubiążem, 1956

Na odcinku Brzeg Dolny - Malczyce było sporo dębów na dnie rzeki i te kotwice się często zrywały. I trzeba było koniecznie zgłosić, bo te kotwice wystawały i można było rozerwać dno barki.



## Dzień pracy na holowniku

Palacze wstawali już o 4 rano. Musieli rozgarnąć żar na paleniskach, przechowany przez noc w specjalnie na ruszcie ułożonej przyzemie, co zwano „binkowaniem”. Musieli rozpalić paleniska do stanu roboczego i podnieść ciśnienie pary do ciśnienia roboczego, które wynosiło 16 atmosfer. Im mniejsze ciśnienie, tym słabsza maszyna. Jeżeli węgiel w bunkrach był w dużych bryłach, należało jego pewną część porozbijać na drobne kawałki, przy użyciu 10-kilogramowego młota. Trzeba było tego na początku natłuc na około dwie godziny palenia, czyli około 500 kg na małym holowniku, takim jak Nadbor, a na „dużym holendrze” było to około 1 tony!

O godzinie 5:00 wstawał mechanik, który sprawdzał przygotowanie kotłowni, przystępując następnie do rozgrzewania maszyny. Po uzyskaniu właściwej próżni w skraplaczu, jak potocznie mówiono „wakumu”, po otwarciu kurków odwadniających, uruchamiał na bardzo wolnych obrotach, maszynę, aby podgrzać ją do temperatury, przy której ścianki cylindrów przestaną powodować skraplanie się pary. Sprawdzał przy tym stan oleju w łożyskach i automatycznych smarowalnicach. Jeszcze pozostawało dokręcić na rufie towotnicę tulei przygrubowej, ewentualnie uzupełnić w niej smar i można było meldować gotowość siłowni do pracy.

Załoga pokładowa wstawiała również o 5:00, ale przygotowania do pracy było tutaj mniej, niż w maszynowni. Czas do 6:00 był wykorzystywany głównie na toaletę, pośpieszny posiłek i drobne prace pokładowe, przygotowujące statek do ruchu.

Punktualnie o 6:00 kapitan, za pomocą syreny, powiadamiał o gotowości holownika do rejsu, szyprów barek jednym długim sygnałem „uwaga”. Każdy z szyprów zgłaszał, trąbką ręczną, gotowość do podniesienia kotwicy, tzw. „ciągnięcia żelaza” i na sygnał z holownika „długi - krótki” kotwice na barkach szły w górę. Pociąg ruszał w kolejny etap drogi.

Podczas rejsu załoga pokładowa, nie związana bezpośrednio z rejsem statku, zajmowała się pracami bosmańskimi, jak zaplatanie lin, konserwacja osprzętu, skrobanie blach w miejscach odprysków farby i malowaniem. Kapitan zmieniał się ze sternikiem przeważnie co dwie godziny. Mechanik, o ile maszyna i urządzenia pracowały bez zarzutu, nadzorował siłownię, wykonując równocześnie potrzebne prace natury technicznej przy pod ręcznym warsztacie. Najgorszą pracę mieli palacze. Samo wyciągnięcie z bunkra i rozkruszenie 3 ton węgla dziennie było pracą najłżejszą. Węgiel ten trzeba było podać do palenisk, rozrzucając równą warstwą po całej powierzchni, w międzyczasie dwu - trzykrotnie przegarnąć długą, żelazną gracą dla zupełnego spalania i wygarnąć popiół z palenisk. Gorący popiół gasiło się na podłodze kotłowni wodą z węża, przy czym strzelały w górę kłęby pary zmieszanej z popiołem. Zlane potem ciało

pokrywało się warstwą szarego błota, które ścierano tylko z twarzy. Zgaszony popiół należało potem wyrzucić łopatą za burtę, przez specjalną studzienkę, z której w przypadku niedogaszania popiołu strzelało do wnętrza kotłowni jak z armaty, dodatkowymi porcjami lepkiego pyłu.



Mechanik na parowcu

Obiad jadało się między 11:30 a 12:30. Podyktowane to było głównie zmianą o 12:00 w siłowni. Ponieważ na „małym holendrze” w przeciwieństwie do „dużego” nie było etatowego kucharza, toteż obiad gotował ktoś z załogi. Jakość przygotowywanych specjałów zależała od skromnych zazwyczaj talentów kulinarnych i często pozostawiała wiele do życzenia. Wspólnie przygotowywano wyłącznie obiady, zaś śniadania i kolacje przygotowywał każdy dla siebie. Kasę obiadową trzymał kapitan, który przy każdej wypłacie pobierał od członków załogi określoną kwotę na wyżywienie w nadchodzącym miesiącu i miał pieczę nad racjonalnym wydatkowaniem zgromadzonej sumy. Miało to tę dobrą stronę, że załogant, którego „pieniądze się nie trzymały”, mógł być przez miesiąc bez grosza, lecz miał zagwarantowany przynajmniej obiad, gorący i pożywny, a jego śniadania i kolacje zależały tylko od hojności i serca kolegów z załogi. A trzeba dodać, że taki utracusz rzadkością bynajmniej nie był. Za szczęściarzy uważała się załoga, której kapitan woził z sobą żonę, co dość często się zdarzało. Obejmowała ona zazwyczaj kuchnię we władanie. Obiady były wówczas „jak u mamy”, a obecność kobiety na statku łagodziła obyczaje, specyficzne dla towarzystwa wyłącznie męskiego.

O godzinie 18:00 holownik i barki rzucały kotwice i zatrzymywano się na postój nocny. Przeważnie stawano w bezpośrednim pobliżu jakiejś miejscowości. Palacze podnosili parę do pełnych 16 atmosfer, uzupełniając przy tym wodę w kotle do górnego poziomu. Żar na palenisku ściągano na przód rusztu i „binkowano”, zasypując go szczelnie grubą warstwą drobnego węgla. Utrzymywano tym sposobem ogień pod kotłem do rana. Mechanik

odstawiał maszynę wyłączając kolejno mechanizmy pomocnicze. Myto z sadzy i popiołu pokład i dachy nadbudówek. Załoga pośpiesznie myła się i przebierała. Nie mający dyżuru ani pilnych robót jej członkowie udawali się łodzią na ląd, głównie do sklepu po uzupełnienie żywności i nie tylko... Następnego dnia rano pociąg holowniczy ruszał, jak co dzień, w dalszą drogę.

### Załoga Dużego Holendra



### Szlakowanie pieca

Co jakiś czas, zależnie od jakości węgla bunkrowego na holowniku, należało przeprowadzić czyszczenie rusztu z osadzonego żużla, czyli tzw. szlakowanie. Była to najtrudniejsza praca w kotłowni. Kiedy węgiel był dobry i wysokokaloryczny to można było pół dnia płynąć bez szlakowania, czyli przerzucenia żywego ognia na jedną stronę, polewania wodą i czyszczenia rusztu. Robiono to za pomocą długiego, zastrzonego na końcu drąga, zwanego „szlaksztangą”. Przesuwało się nim po ruszcie, odbijając zeń żużel. Wtedy żywy ogień przerzucano na czystą połowę i czyściło się drugą połowę. Wygarnięty żużel, podobnie jak popiół, trzeba było zgasić i wyrzucić za burtę. Wszystko to robiono podczas płynięcia. Im szybciej palacz to zrobił tym lepiej. Zwłaszcza w rejsie pod prąd prędkość pociągu holowniczego gwałtownie spadała. Na Nadborze zużywano średnio 250 kg węgla na godzinę płynięcia.



Jan Chomicz pracuje przy kotle HP Jarowid, 1958

### Dzień pracy na barce

W czasie gdy mieszkałem z rodzicami na barce to teoretycznie czas pracy rozpoczynał się wtedy gdy holownik dawał sygnał do odpłynięcia. Ale nawet na fajrancie zawsze na statku znalazła się jakaś praca: coś posprzątać, coś pomalować. Nie można było więc rozdzielić naszego czasu na „wolne i praca”. Mieliśmy fajrant jak kładliśmy się spać. Oficjalnie dzień pracy trwał przeważnie od godziny 6 do 18, czyli zmiana 12-godzinna. Ale czasem, gdy się spieszyliśmy to i tego się nie trzymało, a załadunek i rozładunek towaru czasem i w nocy wypadł.



W Śluźce Rędzin

### Żagle na barkach beznapedowych

Od Kostrzyna na Odrze już był słaby prąd i każdy szyper stawiał na barce żagle. Na górnej Odrze tego już nie stosowano po II wojnie światowej. W ten sposób statek może kilometr szybciej niż nurt rzeki szedł, a i nie zawsze wiatr wiał w dobrą stronę.

Port Januszkowice, lata 20-30. XX w.



### Sztorm

Czasem na zatoce Gdańskiej w rejsie z Gdańska do Gdyni były takie fale – cztery czy nawet sześć w stopni w skali Bouforta. Wszystkie naczynia musiały być wyciągnięte i popakowane z szafek w kuchni, żeby szklanki i talerze się nie potłukły. W czasie sztormu ojciec kazał nam się kłaść na podłodze w kajucie. A sam był w sterówce i walczył z falami. Jeśli ktoś nie zdążył się zabezpieczyć przed sztormem, to garnki w kuchni latały.

I jak poszłam do szkoły i zamieszkałam w bloku to widzę w kuchni - to nie przywiązane, to nie pozabezpieczone, ojj. Żeby się nie bujnęło. Tak byłam przyzwyczajona.

Bydgoszcz. Barka Lemara, rekonstrukcja wnętrza kambuza



### Trempel

Przed trempowaniem to wciągało się od dołu plandekę. Każda barka musiała taką mieć. I tak prowizorycznie załatany statek musiał do portu dopłynąć.

### Wypadki

Wciągnęło mnie kiedyś do windy kotwicznej, to był kwiecień 1958 roku. Był tak duży ruch był na rzece, że wyjątkowo na Odrę swobodnie płynąca puszczała też „Małe Holendry”. Jechaliśmy do Szczecina z barkami w dół Odry. W Kostrzynie bunkrowaliśmy węgiel, dojeżdżaliśmy do barek na małym holowniku. Rękawice miałem takie jednopalcowe i były pęknięte i wciągnęło mnie do środka windy kotwicznej, to był moment. Rozerwało mi rękę - mięsień był na wierzchu. Szybko zadzwoniliśmy do portu. Ale wtedy Kostrzyn był całkowicie zniszczonym miastem. Karetka pogotowia przyjechała z dworca PKP i pojechaliśmy do Gorzowa Wielkopolskiego do szpitala. Świadomości nie straciłem przez ten cały czas. Wypadek stał się 17:40, a o 20:40 wzięli mnie na operację - znieczulono mnie eterem. W nocy się obudziłem. Ordynatorem był lekarz z Katowic i mówi mi - *człowieku kaleką to ty na tą rękę będziesz. Tylko teraz nie wiadomo w jakim stopniu. W najgorszym wypadku czeka cię amputacja.* Ale jak zobaczył jak się to goi, to mówi: *Ty możesz mówić o cudzie.* Teraz, to tylko mam lekki niedowład palca, taką pamiątkę.

Pływałem na Kanale Gliwickim. To był czas jak wchodziły liny, tzw. nylonki. Cały zestaw turówek nie zmieścił się do śluzy, więc pchacz wpychał po kolei

A później między wręgi na barkach wkładało się deski, a pod spodem szmaty, worek jutowy. Jak w poszyciu była mała dziura to nawet do zimy się tak pływało.

kontenery. Byłem przy linie, zatrzymałem. Lina naprężona jak struna, w pewnym momencie rozprężyła się i zła mała mi palec.

Mechanicy często też zrywali ścięgna w dłoniach. Ja sam miałem zerwane trzy razy. Do dziś to czuję.

Na dziobie barki były liny stalowe i wyhamowywano nimi statek przed śluzą. Przy tak wielkim i nagłym naprężeniu, gdy ktoś stał w niewłaściwym miejscu mógł nogi stracić.



Żubr w sztormie pod Włocławkiem

## Mielizna na Wiśle

Byłem już kapitanem, choć były to początki mojej pracy w tym charakterze. Kierowałem jednym z pierwszych zestawów pchanych, jeszcze ze słabszym silnikiem, na Żubrze. Na rufie statku załęgły się pluskwy. Strasznie mnie to irytowało, lubiłem porządek, nauczony tego na parowcach.

Najgorszy odcinek Wisły jest nad Solcem Kujawskim. Tam się upierdzielłem z 650 tonami węgla. Nie mogłem nic zrobić. Silnik miał za mały uciąg. Poszedłem do gospodarza i on mi powiedział, jak inni kapitanowie sobie w takiej sytuacji radzą. Tak zrobiłem. Pierwszą barkę udało mi się wyciągnąć bez przeszkód. Ale z drugą był kłopot. Mechanik niefortunnie podał hol do założenia na barce, a ja za wcześnie włączyłem silnik. Hol wszedł w śruby i unieruchomił pchacza. Z dołu szedł Żubr-2 z kapitanem Borowskim z Włocławska. On już był mocniejszy, ja miałem silnik o mocy tylko 180 KM.

On niestety nie miał haka holowniczego, ale się nie bał. Na jego pokład wchodziła woda. Jakoś mnie ściągnął. Ta przygoda wiele mnie nauczyła.



Żubr w Płocku

## Praca na parowcach.

Statek parowy to jest statek cudowny. Cichy. Płynąc słyhać tylko szum wody. Na statku mechanicznym warkot silnika słyhać nawet w sterówce. A na parowcu czasem można usłyszeć co najwyżej pracę śrub, bo maszyna parowa chodzi cichutko.

### Mijanie się flotylli na rzece

Ja już jestem z generacji zmechanizowanej. Te zwykle barki beznapedowe nam już później trochę przeszkadzały, bo byliśmy szybsi od pociągu holowniczego. Barka motorowa była szybsza, nie mówiąc już o pchaczach. A wyprzedzić na wąskiej, krętej rzece takiej jak Odra pociąg holowniczy to nie było takie łatwe. Jeśli holownik wcześniej nie zwolnił to mieliśmy spory kłopot. Było to też niebezpieczne, bo przy niskim stanie wody, taki pociąg ciągnie tyle wody za sobą, że barki wysuwały się z szeregu.

Kiedy na Bizonie płynęli w górę, a w dół szedł Tur, staraliśmy się mu usunąć z drogi. Kapitan jednak nie był zdecydowany, po jakiej stronie chce nas minąć. I wałnął nas prosto w dziób. Jak poszedłem sprawdzić co się stało, to maluchem można było wjechać, taka była dziura. Dlatego łatwiej ma kapitan na morzu, niż na rzece. Bo jak śródlądowy się nauczy nawigacji, to na morzu może pływać. A kapitan morski na rzece już tak łatwo nie popłynie.



Mijanie się pociągów holowniczych na Odrze

## Żegluga towarowa trudnych czasach

### Dyrektor Vogel

Tuż po wojnie, w 1945 roku, gdy tworzyła się żegluga na Odrze, Walery Vogel był pierwszym inspektorem. Pierwsze wypłaty wyglądały tak, że sam osobiście jeździł

z eleganckim neseserkiem i wypłacał ludziom pieniądze, od ręki, bez żadnej biurokracji, na trasie od Koźła do Szczecina. Oczywiście nie jechał sam, lecz z kierowcą.

### Sowiecka żegluga na Odrze

Sowieci szybko objęli odrzańskie stopnie wodne, jazy i śluzy, bo stacjonujące wojska w Berlinie potrzebowały węgla, żeby przetrwać zimę 1945/46 roku. Z zagłębia Rury nie mogli go przewieźć bo Mittellandkanal był nie-

drożny i dopiero w 1948 roku został odbudowany. Zresztą i w drugą stronę żegluga była potrzebna, bo też trzeba było całe to dobro poniemieckie z Brandenburgii i ze Śląska na wschód jakoś wywieźć. Transportowano je więc do Szczecina i dalej morzem do Kaliningradu.



Nadodrzański krajobraz, lata 40. XX wieku



Głogów w roku 1946

### Sabotaże i komisarze wojskowi w latach 40. XX wieku

Na każdej służbie był komisarz z karabinem i pilnował. Nowa władza nie była pewna Ślązaków i bała się Sabotaży z ich strony. A działy się wtedy różne rzeczy.

W 1945 roku kiedy Armia Czerwona była już blisko, to łodźiarze przeprowadzali ludność cywilną powyżej służby na drugą stronę rzeki. I mój wujek brał w tym udział. Gdy wojska sowieckie się zorientowali to i kule też świstały. Tuż po wojnie ludzie napływowi „nadawali” na Ślązaków. Mój wujek na zwykłej barce, w środkowej ładowni, która z reguły nie była w pełni załadowana, trzymał deski opałowe. Ktoś tam nadał, że coś tam ma schowane. A wujek faktycznie schował tam karabin. Nie był on zdalny do użytku, ale był. No i wojsko przyszło i znalazło. I wysłali go na roboty do Krzywego Rogu na Ukrainę.

### Kładzenie jazu na Opatowicach w stanie wojennym

Zawsze 15 grudnia zamykano żeglugę na okres zimowy. Na Odrze skanalizowanej jazy kozłowo - iglicowe, przed mrozami musiały zostać położone, podobnie ten na Opatowicach we Wrocławiu. Przychodzi do mnie kierownik i mówi, że nie możemy zamknąć żeglugi bo na stoczni w Kozłku zbudowano statki na eksport i one musiały przejść przez Wrocław do Szczecina. Ale wspomniany jaz Opatowicki już zaczął zamarzać. Jak te statki przepłynęły to mogliśmy już wreszcie rozbierać jaz, ale taki mróz chwycił, że nie mogliśmy tych iglic ruszyć. Zwróciliśmy się do saperów z jednostki na ul. Obornickiej we Wrocławiu, żeby wojsko pomogło. Szkoła przysłała plu-

## Czas wolny, wakacje

### Czas wolny

Z uwagi na warunki bytowania, asortyment rozrywek na statku nie był bogaty. Było na statku radio, przeważnie sfatygowany „Pionier”. Bywały książki, wymieniane co jakiś czas w bibliotece armatora. Preferowano rozrywki zdecydowanie męskiego typu. A więc karty - gry w „Baśkę”, „durnia”, „oko”. Starsi czasem ślęczeli nad szachami, ale częściej na szachownicach królowały warcaby, jako szybsze i nie wymagające godzinnego „główkowania”. Zdecydowanie jednak, lwią część zwolenników miały zabawy, które w tamtych czasach w sobotnie wieczory organizowano w każdej wsi lub miasteczku. Jeśli więc zatrzymywano pociąg holowniczy w sobotę, czyniono to zawsze w bezpośrednim pobliżu jakiejś miejscowości. Wolni od wachty, wyelegantowani załoganci, udawali się na ląd liczną grupą, liczącą nieraz razem z barkarzami po około 20 osób. Tańce, hulanka, swawola, a niejednokrotnie przelotny romans. Zdarzały się i podbite oczy i rozkwaszone nosy w konfrontacji z „miejscowymi”.

Siedział za to też we Wronkach pod Poznaniem, w więzieniu.

### Praca na rzece w stanie wojennym

W tym czasie pracowałem jako nadzorca wodny. Na Wiśle na odcinku od Wyszogrodu do Włocławka wystąpiła na przełomie grudnia 1981 i stycznia 1982 roku, największa, notowana dotąd w Polsce, katastrofalna powódź zatorowa, bo telefony były zablokowane i nadzorcy wodni nie mieli z sobą wystarczająco szybkiego kontaktu. Na Odrze było inaczej, nie wiem czemu UB tego nie wiedziało, że myśmy mieli telefony własne, wzdłuż całej Odry: bezpośredni kontakt z nadzorcami wodnymi, ze służbami. Dzięki temu, gdy w zimie ogłoszono stan wojenny, mieliśmy łączność i na Odrze powodzi nie było.

ton z napalmem w brytfankach. I tym ogrzewali poszczególne elementy jazu. Cała akcja trwała trzy doby: dzień i noc. A później trzeba było położyć kozły - taka sama operacja.

Podczas tej akcji siedzimy, podjeżdża samochód - wysiada generał. Wytłumaczyłem po co nam pomoc wojska. Gdzieś po miesiącu woła mnie mój dyrektor - Trzeciak i pyta mnie, *Co, ty współpracujesz z Jaruzelskim? Masz tu medal za obronność kraju i legitymację. W stanie wojennym? Kolaborant! Oczywiście wszystko w formie żartu. Cały zarząd przecież wiedział co się działo na Opatowicach.*



kpt Styczyński podczas gry w szachy

Osobną kategorię rozrywek stanowiły robione sobie wzajemnie psikusy, nie zawsze najwyższego lotu. Gdy na statku znalazł się nieopierzony praktykant, on najczęściej padał ofiarą. Jeśli nie wypadło mu przy pomocy małego drobnego pilnika ostrzyć kotwicy, wówczas z przypadkowo znalezionych w maszynie kawałków drutu dorabiał

“struny do syreny”. Przy obu tych zajęciach, praca mitycznego Syzyfa wyglądała na całkiem realną. Zdarzało się, że adept żeglarskiego fachu dawał się namówić na polowanie. Starzy, poważni zejmani opowiadali mu, niby mimochodem, o wyjątkowym smaku mięsa z “raselboków”, w które warto by zaopatrzyć statkową kuchnię, bo przypadkiem danego dnia wypada nocny postój w miejscu, gdzie tych stworów jest wyjątkowo dużo. Owe “raselboki” (niemiecka nazwa dzikich królików), których jako żywo nikt nie widział, ale podobno wszyscy próbowali, gnieździły się w nadbrzeżnych zaroślach i nocą ciągnęły do czerwonego światła, jak muchy do miodu. Namówiony do łowów przyszedł marynarz wywożony był na brzeg i wyposażony w czerwoną latarnię i worek. Krążył po chaszczach, pohukując dla wypłoszenia “zwierzyny”, którą po złapaniu miał pakować do worka. Reszta załogi, naśmiawszy się po cichu w kułak, spała snem sprawiedliwych.

### Wakacje na barce

W wakacje kapitanowie zabierali swoje dzieci na pokład, ale tylko na holownikach, zwykłych barkach, albo na BM-kach. Ale na zestawach pchanych już nie. Nie było po prostu miejsca - nie było tylu kajut sypialnych. Krótco przed ślubem przemyciłem narzeczoną na statek na rejs do Wrocławia. Przychodzi więc na służbę żeby wejść na statek, a tam akurat był inspektor. Każda osoba na statku musiała być wpisana do Książki Pokładowej statku. On pogroził palcem, ale się zgodził ostatecznie, żeby dołączyła do załogi.



Mała mieszkanka holownika Jarowid

O świcie zabierano z lądu pogryzioną przez komary ofiarę, która zorientowawszy się, że została wystrychnięta na dudka, przysięgała nigdy w życiu na nic nie polować, nawet na słońce.



W czasie wolnym



Kojec na barce przed sterówką

Z reguły dzieci wtedy mieszkały u rodziny, gdzieś na lądzie. Czasem w internacie, czasem w domu dziecka. Ale każde wakacje, dwa miesiące, czy jakieś święta zawsze spędzały na statku.

Lepszych wakacji niż na barce nie można było sobie wyobrazić.

I słońce i kąpanie w rzece i opalanie. I dziś jesteśmy w jednym mieście, jutro w innym.



Wakacje na barce

### Wakacje na statku pasażerskim

Warunki nawigacyjne na Wiśle są trudne i pamiętam liczne mielizny, np. w Sandomierzu. Pamiętam jak ojciec na łódce wypływał z marynarzami. Kotwicami i linami ściągali statek z łachy. W tym czasie pasażerowie przeklinali kapitana, nudzili się, trzeba było ich pilnować, żeby nie skakali do wody, nie kąpali się.

A ja to bardzo lubiłam obserwować, chodziłam po statku z notatnikiem. To były wymarzone wakacje. Ojciec miał kajutę kapitańską przystosowaną do czteroosobowej rodziny, mogliśmy tam nocować, jeść. Tam była umywalka, toaleta, szafa.

## Dziecięce zabawy

Naszą rozrywką była zabawa w statki i porty, łowienie rybek. Niestety miało to swoje minusy. Ciągłe byliśmy sami z sobą, Inne dzieci spotykaliśmy rzadko, np. na postoju w porcie lub na postoju zimowym. A tak, to ciągle sami i sami.

A jak brat musiał iść do szkoły na łądzie to zostałam na barce, trzy lata sam z rodzicami. Mój tata był modelarzem, robił nam z drewna modele statków i nimi się bawiliśmy.

Ireneusz Hinze wraz z bratem na barce St Monica



Wycieczka na statku pasażerskim Traugutt

Wstawaliśmy bardzo wcześnie, o 4 rano i mama Gotowała tacie jedzenie. W trakcie wczasów pracowniczych, na Traugutcie dobudowano werandę. To była stolówka, zamontowano nawet lodówki. Pływał na trasie Warszawa - Gdańsk, rejs trwał około tygodnia. Dwa dni stał w Gdańsku na Motławie przy spichlerzach i to były dwa dni dla naszego postoju. Wszyscy jeździli tramwajem na plażę w Siankach (Stogach).

Załoga w tym czasie uzupełniała zapasy wody pitnej. I potem ruszaliśmy w powrotną drogę. I tak spędzałam każde wakacje. Z siostrą nie chciałyśmy schodzić wręcz ze statku.



oprac. Mariusz Gaj



## Aktualności

### **XV Międzynarodowy Warsztat Archeologii Przemysłowej**

W tym roku prowadziliśmy go w dwu sesjach. Pierwsza, pod patronatem Prezydenta m. Świdnicy Beaty Moskał-Słaniewskiej i Wiceprezesa – dyrektora Świdnickiej Rady Federacji SNT NOT Józefa Kostki odbyła się w Świdnicy w Domu Technika NOT, 15 listopada z udziałem uczniów Zespołu Szkół Budowlano-Elektrycznych. Druga, pod

patronatem Prezesa Oddziału Wałbrzyskiego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Mechaników Polskich Krzysztofa Frąckowiaka, przy wsparciu Parku Wielokulturowego Stara Kopalnia i Jana Jędrasika prowadzona była 16 listopada (piątek) w Sali konferencyjnej PWSK z udziałem studentów Międzynarodowej Wyższej Szkoły Logistyki i Transportu we Wrocławiu i uczniów działającego przy niej Technikum Akademickiego.

W Świdnicy mówiono o wynalazczości Wielkiej Emigracji, 1831-1871 (Stanisław Januszewski i o Bolesławie Orlińskim, bohaterze przelotu Warszawa-Tokio-Warszawa w 1926 roku (Stanisław Błasiak).

W Wałbrzychu Ewa Łoposzko prezentowała liniowe, zabytkowe obiekty przemysłowe Śląska, Waław Hepner przedstawił aparaturę służącą pomiarom i badaniom w technice samochodowej, Stanisław Januszewski wkład Stefana Drzewieckiego w żeglugę podwodną i powietrzną, Andrzej Olejko udział Polaków w stworzenie sił Powietrznych Pakistanu, Jakub Marszałkiewicz zaprezentował wynalazki lotnicze II Rzeczypospolitej, a Marcin Marszałkiewicz, najmłodszy wolontariusz Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, pomysł transportowego drona. Maciej Wąs mówił o współpracy Związku Radzieckiego z Niemcami i o działalności zakładów Junkersa zbudowanych w Filiach pod Moskwą. Jak zwykle materiały konferencyjne wydano w zwartej formie 14 tomu Techniki w dziejach cywilizacji, nieodpłatnie przekazywanego szkołom Dolnego Śląska.

Imprezę zakończyło zwiedzanie Starej Kopalni, sztolni, łączni górniczej i markowni, maszynowni szybu Julia i hali przetwornic.





## Foldery 2018

Rok 2018 obfitował w foldery. Ich przygotowanie i publikację zawdzięczamy wsparciu ze strony Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego, programów Edukacja Kulturalna, Kultura Dostępna.





FUNDACJA  
OTWARTEGO  
MUZEUM  
TECHNIKI



# DZIEDZICTWO SKRZYDŁEM KREŚLONE



*W życiu najważniejsza jest pasja*



Poważne znaczenie przywiązujemy do folderu traktującego o zabytkach kultury lotniczej Jeżowa Sudeckiego, kolebki szybownictwa światowego, wciąż żywej Górą Szybowców, zakładem budowy szybowców Henryka Mynarskiego, modelarnią Euroregionalnego Centrum

Modelarstwa, pamięcią wielu mieszkańców osady. Udało się nam przeprowadzić tutaj wiele warsztatów historycznych adresowanych do dzieci i młodzieży szkolnej. Ich owocem stała się też propozycja szlaku turystycznego.



Tutaj pomieścić możemy także katalog wystawy „Lotnicy Korpusów Polskich na Wschodzie, 1917-1919” publikowany pod tytułem „Awiacja I Korpusu Polskiego na Wschodzie, 1917-1919”, a także szereg publikacji z wystawami w 2018 prowadzonymi, a ogłaszanych w Dolnośląskiej Akademii Lotniczej, czy w „Technice w dziejach cywilizacji”. Przywołać moglibyśmy tutaj także 10 numerów naszego nowego czasopisma „Archeologia Przemysłowa”, którego edycja cyfrowa dostępna jest na stronie [www.fomt.pl](http://www.fomt.pl). Wiele uwagi poświęciliśmy tutaj działaniom Fundacji w roku 2018 prowadzonym.

*Stanisław Januszewski*

## Krab na Szczytnikach

Po długiej, wielomiesięcznej wędrówce od Szczecina, podjętej jeszcze z początkiem czerwca 2018 roku, pchacz dotarł wreszcie do burty statków flotylli Muzeum Odry. Wydarzyło się to 12 grudnia, w południe, a to dzięki pomocy firmy Ecolpolcon, jej właściciela Bartosza Fabiańczyka, kapitana „Tur-a” Wiesława Zabawy i życzliwości dyrekcji wrocławskiego oddziału Wód Polskich, RZGW we Wrocławiu, która przystała na to by roboty przy silniku prowadzić w awanporcie górnym śluzy Szczytniki.

Wędrówka Kraba do Wrocławia obfitowała w przygody. Pod Gozdowicami posłuszeństwa odmówiło sprzęgło. Po kilku dniach postoju w Kopalni Piasku w Bielinku, pchacz Ecolpolcon-u dowiódł Kraba do Malczyc.

Tam utkwiał z braku wody na Odrze. Wykorzystaliśmy ten czas dla wymiany sprzęgła, wypiaszkowania i pomalowania pokładu, odbudowy instalacji elektrycznej. Wreszcie ruszyliśmy, ale przed śluzą Brzeg Dolny zawróciliśmy, nie mogąc pokonać uciążliwej wody zrzucanej ze zbiornika do rzeki.

Po kilku dniach ruszyliśmy, ponownie korzystając z pchacza Ecolpolcon-u. Jakby nieszczęście z silnikiem było mało to złapaliśmy dziurę, szorując po dnie Odry, w której wbrew zapewnieniom, wody żeglujowej nie było. Niezastąpiony Franciszek Wesołowski, dzięki pomocy Krzysztofa Brzozy, dyrektora Stoczni Wrocławskiej Sp. z o.o., dziurę „zalepił” i po paru dniach ruszyliśmy Kanałem Miejskim do przystani Muzeum Odry.

W awanporcie górnym śluzy Miejskiej posłuszeństwa odmówił silnik. Znowu, po paru dniach ruszyliśmy, bogatsi o nowe doświadczenia. Teraz już wiemy, że „Jeżyk” nie jest pchaczem, ale kutrem torpedowym i pchać Kraba nie może. Wiemy też, że Wspólnotowe Świadczenie Zdolności Żeglujowej jest funta kłaków warte gdy przychodzi naszego pchacza holować.

Wiedzę tę zawdzięczamy czujnemu oku i przytomności umysłu inspektora UŻŚ i zestaw, podkuliwszy ogon zawrócił do miejsca startu, spod wrót śluzy Szczytniki. Polecamy uwadze, skądinąd sympatycznej

Pani Inspektor, wycieczkę do Serbii, na Dunaj. Zobacz, czym się tam statki holuje. Będą to co prawda stracone pieniądze, ale wycieczka będzie przednia.

Teraz przed nami przegląd silnika, jego diagnostyka, badanie kompresji, szukanie źródeł kapryśności Deutza, a wiosną powrót do stoczni celem rewizji i wymiany poszycia dna i części podwodnej kadłuba, tak by Krab odzyskał młodzieńczą werwę.



## W 100-lecie Niepodległej – Pamięci Karola Słowika

5 grudnia 2018 w Jarosławiu uczczono pochodzącego z tego miasta kapitana Wojska Polskiego Karola Słowika. W Centrum Kultury Akademickiej Państwowej Wyższej Szkoły Techniczno-Ekonomicznej, z udziałem wielu znakomych gości, odsłonięto poświęconą mu pamiątkową tablicę. W obecności m.in. Wicewojewody Podkarpackiego Lucyny Podhalicz, Starosty powiatu jarosławskiego Tadeusza Chrzana i burmistrza Jarosławia Tadeusza Palucha, aktu odsłonięcia dokonali Krzysztof Rejman - JM Rektor PWST-E w Jarosławiu, Tadeusz Słowik – krewny Karola, Przewodniczący Stowarzyszenia Miłośników Jarosławia i radny miejski oraz dr hab. Stanisław Januszewski – prezes Zarządu Fundacji Otwartego Muzeum Techniki. On też, obok prof. Andrzeja Olejko z PWST-E w Jarosławiu i Jarosława Bulandy – wiceprezesa Zarządu Śląskiego Klastra Lotniczego, Federacji Firm Lotniczych Bielsko wyszedł z inicjatywą ufundowania tej tablicy.

Jej projekt graficzny opracowała Anna Kutera, artysta plastyk o ugruntowanej pozycji w kręgu artystów Polski.

Akt odsłonięcia poprzedził wykład Stanisława Januszewskiego o dziele Karola Słowika i jego lotniczej karierze, którego obszernie fragmenty przywoływały później miejscowe media.

Ze strony Fundacji w uroczystości uczestniczył także wiceprezes jej Zarządu – Jacek Król. Po jej zakończeniu, na zaproszenie JM Rektora

PWSET, Stanisław Januszewski i Jacek Król odwiedzili słynne jarosławskie piwnice, w których urządzono interesującą ekspozycję muzealną.

Ze strony Fundacji uroczystość jarosławska wieńczy cały szereg jej przedsięwzięć podejmowanych w 2018 roku dla uczczenia 100-lecia odzyskania przez Polskę Wolności. W ich rzędzie znalazła się kwietniowa Konferencja „Orły Niepodległej”, wystawy planszowe „Orły Niepodległej”, „Skrzydłaci Rycerze Rzeczypospolitej”, „Lotnicy Korpusów Polskich na Wschodzie, 1917-1919”, eksponowane w wielu szkołach Dolnego Śląska, publikacje 5 tomu studiów Dolnośląskiej Akademii Lotniczej, 14 tomu Techniki w dziejach cywilizacji, Awiacji I Korpusu Polskiego na Wschodzie. Podnosiliśmy tę problematykę w programach Odrzańskiej Odysei i Kultury Skrzydłem Pisanej, realizowanych przy wsparciu Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Ukoronuje tę aktywność monumentalny słownik biograficzny Polaków czynnych w lotnictwie państw – stron Wielkiej Wojny pt. „Pionierzy. Polacy w siłach powietrznych Wielkiej Wojny”, autorstwa Stanisława Januszewskiego, który sumptem Fundacji do marca 2019 ujrzy światło dzienne, stanowiąc kontynuację „Pionierów. Polskich pionierów lotnictwa 1647-1918”, opublikowanych przez Fundację w końcu 2017 roku.

*Jacek Król*



## Karol Słowik

urodził się 24 czerwca 1889 w Pawłosiowie k/Jarosławia. Tam kończył szkołę realną. We Lwowie, na Politechnice otrzymał dyplom inżyniera. 14 czerwca 1914 wcielono go do armii austriackiej. W styczniu 1915 ukończył Szkołę Oficerską.



Walczył na froncie, uzyskując 1 czerwca 1915 stopień chorążego, 1 stycznia 1916 podporucznika, 1 stycznia 1918 porucznika. Od 1 lipca 1914 do 1 grudnia 1915 służył w 80. Pułku Piechoty. Jerzy Butkiewicz podał nam, że razem z pułkiem walczył na froncie serbskim i włoskim - brał udział w czterech bitwach nad rzeką Isonzo. W grudniu 1915 przeniesiony został do lotnictwa, do arsenału lotniczego (Fliegerarsenal - Flars). Służył w grupach odbioru samolotów w fabrykach lotniczych: Lohner, Hansa-Brandenburg, Aviatik-Esslingen. Od 20 października 1917 przeniesiony został do Etapowego Parku Lotniczego (Flep) nr.6 w Lublinie. Do grudnia 1917 wykonał 630 wzlotów w czasie odbiorów. Następnie, do 15 kwietnia 1918 służył w Oddziale Lotniczym. W czasie służby przeszedł przeszkolenie lotnicze. Od 15 kwietnia do 10 czerwca 1918 walczył na froncie w składzie pułku piechoty. 10 czerwca 1918 skierowano go do Parku Lotniczego w Lublinie, w którym pozostawał do 4 listopada 1918.

W końcu listopada kpt. Roman Florer mianował go komendantem Oddziału Lotniczego w Lublinie, późniejszej 2. Eskadry Wywiadowczej. W grudniu przeniesiono go na stanowisko kierownika Centralnych Warsztatów Lotniczych w Warszawie, które z początku zajmowały się jedynie remontami samolotów, ale z biegiem czasu, dzięki inicjatywie Karola Słowika podjęły budowę w pełni nowego samolotu.

Oparto go na wzorcu niemieckiego Hannover Roland CL-II i zbudowano na podstawie dokumentacji niemieckiej, zmieniając jednak silnik, wzmacniając konstrukcję, wprowadzając pewne zmiany w kadłubie oraz podwoziu.

Samolot zyskał miano CWL SK-1 Słowik. 23 sierpnia 1919 samolot, zbudowany polskimi rękoma, z załogą, którą stanowili kpt. pilot Kazimierz Jesionowski i kpt. inż. Karol Słowik wzniósł się w powietrze nad Polem Mokotowskim.

Na oczach zaproszonych gości, z Komendantem Józefem Piłsudskim na czele oderwały się płaty nośne i aparat runął na ziemię, pod swymi szczątkami grzebiąc obu lotników. W armii Austro-Węgier odznaczono go Srebrnym Medalem za Waleczność 1 klasy oraz Krzyżem Karola.

*Stanisław Januszewski*

## Dziedzictwo

### Głogowska Stocznia Rieczna

Uhlemann notuje, że na km 391,5 rzeki Odry działała stocznia „Schlesischen Dampfer-CompagnieBerliner Lloyd“. Po zakończeniu działań wojennych w 1945 r. stocznia znalazła się pod zarządem polskim. W połowie 1946 roku przejęła ją spółka z o.o. Polska Żegluga na Odrze, z siedzibą we Wrocławiu. Z dniem 1 stycznia 1950 r. w wyniku reorganizacji przedsiębiorstw żeglugowych wyodrębniono stocznie tworząc nowe przedsiębiorstwo Państwowe Stocznie Rieczne w którego skład weszła też stocznia w Głogowie.

W wyniku kolejnej reorganizacji, prowadzonej w 1951 roku, z chwilą powstania Ministerstwa Żegluga, powstały cztery samodzielne stocznie, w ich rzędzie także Głogowska Stocznia Rieczna. W latach 1950-1955 największy wysiłek inwestycyjny włożono w rozbudowę stoczni w Głogowie.

Uruchomiono tam produkcję barek bez napędu typu „Wielka Wrocławka” i dwu prototypowych holowników

(parowego i motorowego). W latach 1955 – 1957 zbudowano, zaprojektowaną przez Biuro Konstrukcji Taboru Riecznego z Wrocławia, serię holowników motorowych HM 300 (20 sztuk, z tego 7 na eksport do Rumuni i ZSRR).

Produkcję w odrzańskich stoczniach rzecznych w latach 1950 – 1960 hamowało „techniczne zacofanie” parku maszynowego, co sprzyjało przyjmowaniu zamówień

spoza żeglugi. To też doprowadziło w efekcie do przekształcenia głogowskiej stoczni w Fabrykę Maszyn Budowlanych



A tak wyglądała historia głogowskiej stoczni opisana przez J. Chutkowskiego w „Głogopedia - Internetowej Encyklopedii Ziemi Głogowskiej”.

Stocznia Rzeczna powstała u ujścia rzeki Czarnej do Odry w 1890 r. (wówczas w Żarkowie, stąd nazwa stoczni: Schiffswerft Zarkau), jako mały zakład trudniący się remontami taboru pływającego i zatrudniający około 70 pracowników. Z czasem jej działalność rozwinęła się, była jednym z dwu, obok cukrowni, największych zakładów Głogowa, zatrudniającym ponad 500 osób. Głogowska stocznia stała się również największą w całym biegu Odry. Główne rozbudowy stoczni miały miejsce po 1931 r. (wyprostowanie koryta Odry powyżej Głogowa) i po 1940.

W 1929 r. stocznia została zakupiona przez towarzystwo żeglugi parowej Dampfschiffsreederei Emanuel Friedländer & Co we Wrocławiu, wchodząc w skład Schlesische Dampfer-Compagnie Berliner Lloyd AG Hamburg/Breslau. Stocznia produkowała głównie barki rzeczne i holowniki, a w czasie II wojny światowej kadłuby okrętów podwodnych (firma Beuchelt AG montowała na potrzeby Kriegsmarine kadłuby okrętów podwodnych klasy U-boot Type II, przeznaczone do pełnienia służby na akwenach płytkich). Łącznie wybudowano 430 jednostek. Dynamiczny rozwój zakład zawdzięczał przede wszystkim sprawnemu zarządzaniu; dyrektorem był w latach 1901-1941 Ludwig Kruse, a w następnych jego syn Werner.

W czasie oblężenia miasta stocznia uległa znacznemu zniszczeniu. Po kapitulacji rosyjskie „trofiejne oddziały” demontowały i wysyłały do Związku Radzieckiego pozostałe jeszcze maszyny i urządzenia. Pierwszym organizatorem prac na terenie przejętej przez władze polskie Stoczni, jesienią 1945 r., był inż. Władysław Gadus - kierownik Państwowego Zarządu Wodnego w Głogowie. Przejął on ocalałe budynki i urządzenia od radzieckiej Komendy Miasta i zabezpieczył je przed dewastacją. W dniu 15 VII 1946 zakład został przejęty przez Przedsiębiorstwo Państwo-



we Polska Żegluga na Odrze we Wrocławiu. Kierownikiem Stoczni został inż. Stanisław Antoniuk, a od 2 X 1946 inż. Antoni Michalewicz.

Rozpoczęto działalność produkcyjną polegającą początkowo na wydobywaniu z dna rzeki zatopionych baret i remontowaniu ich. W 1946 r. wyremontowano 3 barki. 19 XII 1947 przedsiębiorstwo Polska Żegluga na Odrze przemianowane zostało na Państwową Żeglugę na Odrze i weszło w skład Państwowej Żeglugi Śródlądowej.

W tym roku obok remontu baret wydobyto również i wyremontowano czeski holownik „Josef Ressel”, który w 1948 r. został przekazany władzom czeskim. W latach 1947-1949 stocznia wyremontowała między innymi holowniki „Śląsk”, „Kopernik”, „Partyzant”, „Zawisza” i ponad 60% baret pływających pod polską banderą w Polskiej Żegludze na Odrze.



Stocznia, która w 1946 r. zatrudniała około 300 pracowników, w 1948 r. miała ich 502 i była najwię-



kszym zakładem przemysłowym w Głogowie. W dalszym ciągu remontowano tam barki i holowniki, a od 1949 r. wytwarzano nowe 550 tonowe barki rzeczne typu „Wielka Wrocławska” oraz holowniki o mocy 300 KM. Eksportowano je między innymi do Wietnamu.

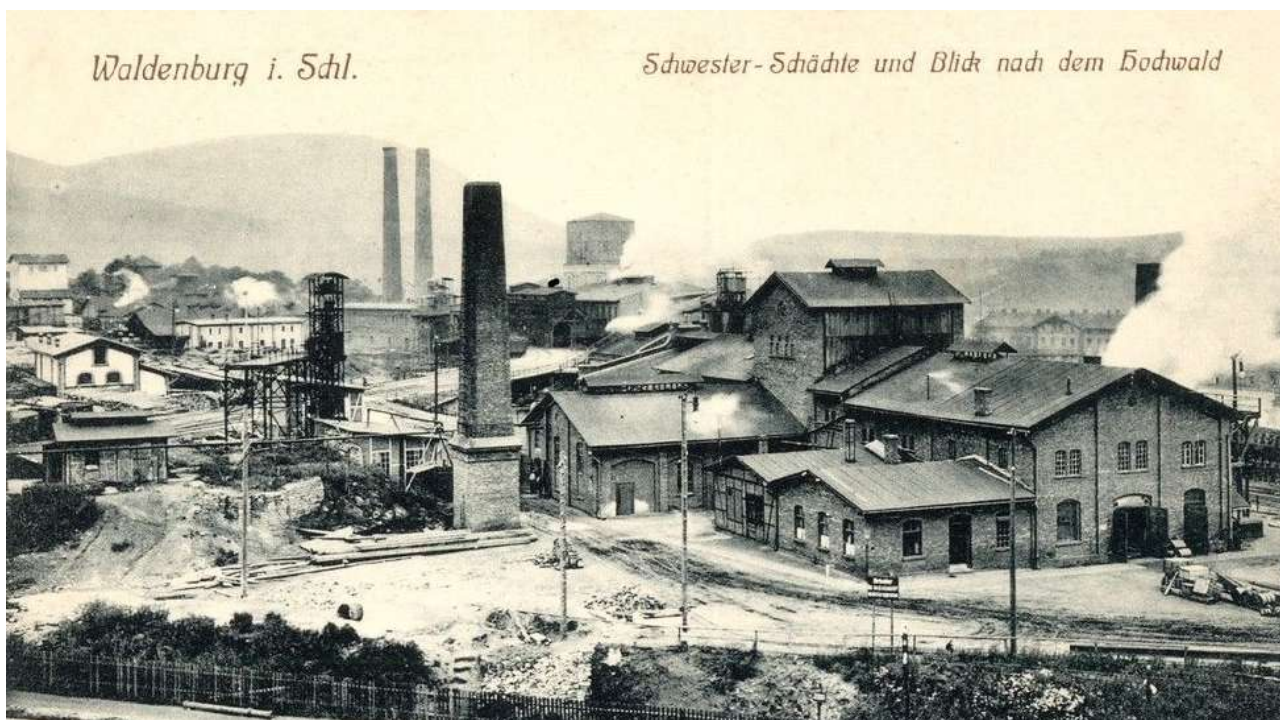
W następnych latach głogowska Stocznia Rieczna zmieniła profil produkcyjny i z dniem 1 stycznia 1957 została przemianowana na Głogowską Fabrykę Maszyn Budowlanych „Famaba”, podległą Zjednoczeniu Przemysłu Maszyn Budowlanych w Warszawie.

Janusz Fafara

## Górnictwo

### Schwester

Zespół szybu "Schwester" usytuowany jest w wałbrzyskiej dzielnicy Sobięcín, na działce rozciągającej się równolegle do biegu ul. 1 Maja. Działka ta wznosi się w kierunku na płd. od ulicy, od zach. graniczy z nasypem kolejowym linii Wałbrzych Miasto-Wałbrzych Fabryczna-Wałbrzych Główny, po którego przeciwnej stronie rozpościerają się zespoły szybów "Gabriel" i "Irena".



Poszczególne budynki: dawnej portierni i markowni, cechowni, maszynowni (starszej i nowszej), łaźni górniczej usytuowano w linii graniczącej z ulicą, orientując ich osie ze wsch. na zach., wyjąwszy bud. maszynowni z 1907 r., którą posadowiono prostopadle do ulicy, zdecydowanie eksponując jej szczyt. Za nią znajduje się imponujący relik d. nadszybia szybu "Schwester I", basztowego. Na zespół szybu "Schwester", w kształcie współczesnym, składają się następujące budowle i budynki:

1. Nadszybie z lat 90-tych XIX w., modernizowane ok. 1907 r. kiedy to basztowe, murowane z cegły nadszybie zyskało nadbudowę w postaci stalowej wieży nadszybowej oraz odmienny wystrój elewacji, historyzujący jak wcześniej, ale operujący również językiem secesji.
2. Pogłębienie szybu i modernizacja nadszybia, zabudowa nowej wieży nadszybowej wywołały potrzebę budowy nowej maszynowni, która powstała na zach. od starszej, pochodzącej z lat 90-tych XIX w. Maszynownia z 1907 r., wyposażona zapewne w wyciąg szybowy o napędzie elektrycznym, typu Koepe, w latach 60-tych XX w. przebudowana została na magazyn (nr 2).
3. Tzw. "dawna" maszynownia z 1890 r., która ok. 1907 roku adaptowana została do roli łaźni górniczej, zaś od lat 60-tych XX w. służy jako magazyn towarów (nr 3).
4. Budynek ob. magazynu nr 1, którego pierwotne funk-

cje są trudne do określenia. Bryła budynku i prawdopodobny plan wnętrza zdają się wskazywać, że mogła to być niegdyś cechownia kopalni, przebudowana w latach 60-tych XX w. na magazyn.



5. Budynek ob. magazynu nr 4, którego pierwotne funkcje są trudne do określenia. Sądzimy, że od lat 20/30-tych XX w. obszerne, jednoprzestrzenne wnętrze piętra doświetlane otworami okiennymi i świetlikiem dachowym adaptowano na łaźnię górniczą, którą łącznikiem/estakadą połączono z łaźnią funkcjonującą od 1907 r. w sąsiednim budynku ob. magazynu nr 3. W latach 60-tych XX w. budynek pełnić począł zadania magazynowe co wiązało się z kolejną przebudową jego wnętrza. Dzisiaj skrócony jest od płn.- zach. o ok. 6 m. przez co utracił jedną z elewacji szczytowych.
6. Budynek d. portierni i markowni, współcześnie adaptowany dla potrzeb niewielkiego warsztatu naprawy samochodów.

Budowla nadszybia wykonana jest w tradycyjnym materiale i technologii (murowana z cegły). Podobnie tzw. starsza maszynownia z 1890 roku. Budynki pochodzące z pocz. XX w. wykonano również jako murowane z cegły, z tym, że konstrukcje ich żelbetowych stropodachów, opatrzone rozległymi świetlikami, wsparto na solidnych żelbetowych ramowych konstrukcjach, które umożliwiły rozwiązanie problemu przekrycia jednoprzestrzennych planów o dużej rozpiętości. Nowoczesne rozwiązania skryte są tutaj za murowanymi elewacjami, spoinowanymi, w częściach tynkowanymi bądź licowanymi klinkierowymi kształtkami, operującymi zróżnicowanymi fakturami i materiałami, w których katalogu znajdujemy również kamień. Budynki zyskały historyzującego wystroju architektonicznego wyrażanego językiem spokojnej secesji. Odnosząc ich wystrój do wcześniejszego z 1890 r. operującego katalogiem form właściwych dla neorenesansu wyraźnie odczytać możemy procesy przemiany architektonicznej jaka z pocz. XX w. dokonała się na terenie zespołu. Przebudowy wnętrza, wprowadzanie no-

wych podziałów międzykondygnacyjnych odbywało się przez zabudowę stropów żelbetowych lub drewnianych co zwykle wykonywano w dość chaotycznych formach, np. przecinając porządki otworów okiennych. Zespół utrzymał zwartą formę z pocz. XX w. i należy do jednego z najciekawszych w skali Dolnego i Górnego Śląska Szyb rozbudowano z pocz. XX w. Powstała wówczas nowa maszynownia, starą adaptowano na łaźnię, zbudowano cechownię i łaźnię górniczą. W trakcie eksploatacji kopalni zespół stale rozbudowywano czego ślady widoczne są m.in. na elewacjach nadszybia.

Zespół d. szybu "Schwester" utrzymał zwarty układ urbanistyczno-architektoniczny. Pozostały zasadnicze budynki powierzchni szybu oraz jedno z nadszybi (szybu "Schwester I"). Stan techniczny zespołu jest dobry. Generalnie wszystkie bud. znajdują się jednak na terenie objętym uszkodzeniami górniczymi co powoduje pęknięcia ścian. Są one jednak sukcesywnie likwidowane.

Najgorzej przedstawiają się elewacje, zwłaszcza w partiach licowanych kształtkami klinkierowymi. Odpajają się one od ścian i odpadają. Natychmiastowego remontu wymagają elewacje magazynu nr 1. Zniszczone są piramidalne sterczyńskie wieńcące korony murów magazynów nr 1 i 2. Bardzo źle przedstawia się stan nadszybia, pozbawionego dachu i stolarki okiennej, którego mury stale ulegają - od lat 40. - destrukcyjnym wpływom atmosfery. Ten obiekt szczególnie mocno narażony jest na szkody górnicze.

Nazwa szybu wzięła się nie od czego innego jak od nazwiska projektanta i kierownika budowy, inżyniera Schwestera. Ale to też gra słów, bo szyby są dwa, niczym siostry. Jeden powstał w 1854 r., drugi – w 1859 r. Zgłębił je w odległości 20 metrów od siebie.

Budowle mają oryginalną bryłę. Mówi się o nich jako o budowlach pseudoobronnych (nadszybie basztowe). W 1907 r., podczas rozbudowy, pojawiły się na ich elewacjach formy secesyjne, wtedy też ozdobiono budynek okładziną z kształtek ceramicznych. Zachowana wieża basztowa szybu Siostrzanego I ma kształt prostokąta (11,50 m x 15,18 m); grubość muru to 1,25 m. Cały zespół budowli wokół szybów (trzy budynki dla maszyn wyciągowych, cechownia, łaźnia i warsztaty) jest zwarty i jednolity w stylu: zauważalne są ornamenty w formie klucza, typowe dla secesji. Architektura nie ma sobie równych na całym Dolnym Śląsku.

29 lipca 1929 r. około godziny 18.40 miała tu miejsce jedna z największych tragedii w Dolnośląskim Zagłębiu Węglowym: nastąpił wtedy wybuch, w którego wyniku śmierć poniosło 23 z 35 zatrudnionych górników, a 10 z poparzeniami dróg oddechowych i skóry ratownicy wywieźli na powierzchnię. W 1931 r. zaprzestano ciągnięcia szybem Schwester i część urządzeń zlikwidowano.

W czasie II wojny światowej na terenie szybu znajdował się obóz pracy przymusowej – filia obozu Gross Rosen.

Funkcjonował on także tuż po wojnie.



Ok. 1950 r. zapadła decyzja likwidacji szybu. W efekcie, w przeciągu następných kilku lat, szyb zasypano, zdemontowano stalową wieżę nadszybową, urządzenie wyciągowe oraz inne maszyny i urządzenia związane z działalnością kopalni. Przez wiele lat obiekt pozostawał bez wyraźnie określonego programu użytkowego. W końcu lat 60-tych XX w. zespół przekazano WPHW Wałbrzych. Podjęto szereg prac adaptujących dawne bud. maszynowni, łaźni górniczej, markowni, lampiarni, cechowni do potrzeb magazynowych. Wszędzie wprowadzono nowe stropy międzykondygnacyjne nie licząc się z pierwotnymi podziałami budynków, czytelnymi także na elewacjach. Dla nadszybia nie znaleziono nowego programu użytkowego. Z początkiem lat 70-tych próbowano je zburzyć metodami pirotechnicznymi ale ostatecznie z tego zrezygnowano. Mimo przemian, które w głównej mierze dotyczyły wnętrz budynków, zespół utrzymał zwarty układ urbanistyczno-architektoniczny, a poszczególne budynki bryły i elewacje.

W 1986 r. przeprowadzono remont elewacji budynku maszynowni (magazyn 2), gruntownemu remontowi poddano również dachy i obróbki blacharskie wszystkich budynków magazynowych. W 1992 r. właścicielem zespołu została f-ma "Bimex". Obecnie znajdują się tu magazyny różnych, prywatnych firm.

*Mariusz Gaj*



# ŠKODA Auto Muzeum

Czeski Raj, Tr. Vaclava Klementa 294, 293-60 Mlada Boleslav,

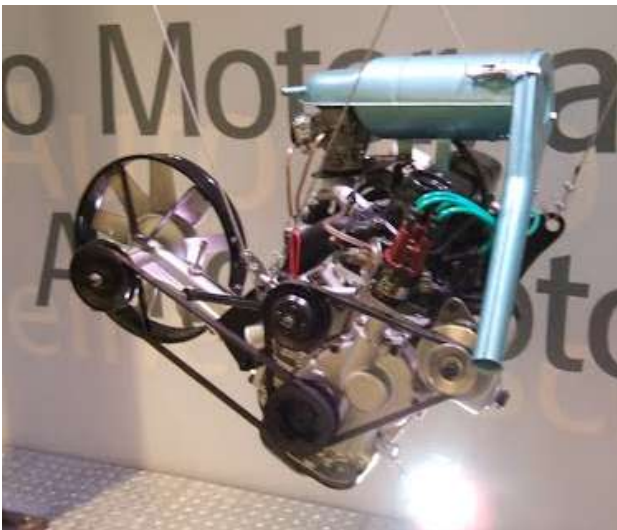
Telefon: +420/326-832-038, Fax: +420/326-832-039

[museum@skoda-auto.cz](mailto:museum@skoda-auto.cz)

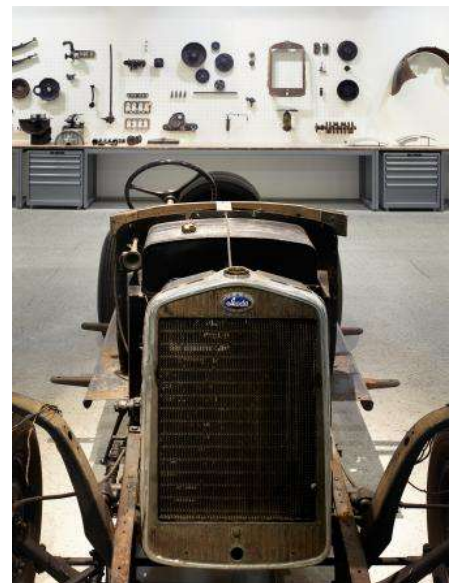
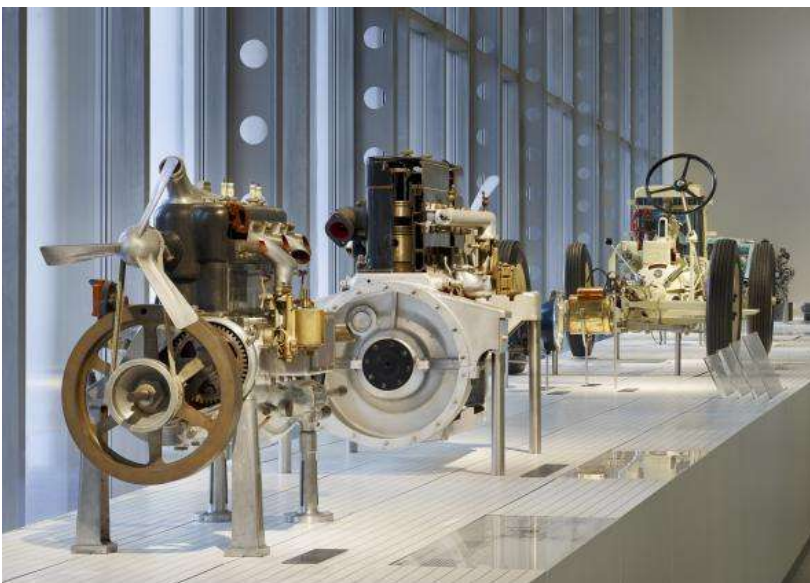
<http://muzeum.skoda-auto.cz>

Škoda Auto Muzeum otwarto w 1995 roku, z okazji setnej rocznicy założenia firmy. Dla potrzeb muzeum adaptowano stare obiekty zakładu produkcyjnego z lat 1899-1911, w których kiedyś miał odlewnię Antonín Dobrý. Później mieściła się tu firma Vaclava Laurina i Vaclava Klementa.

Ekspozycja podzielona jest na trzy części: 100 lat Škody, galeria silników oraz ostatnia część pokazująca pojazdy oczekujące na renowację.



SZLAK ZABYTEKÓW MOTORYZACJI  
Czech Republik – ŠKODA Auto Muzeum



Muzeum czynne codziennie od 9 do 17  
Na terenie muzeum jest restauracja i kawiarnia,  
czynne od 9 do 17

*Piotr Pluskowski*

## Chateau d'eau Na Grobli

To francuskie określenie wodociągowej wieży ciśnień jakże trafnie oddaje ducha budowli piętrzącej się w niebo przy ul. Na Grobli we Wrocławiu. To nie tylko pałac, to także świątynia. Jej twórcy językiem architektury wyrazili romantyczną wizję sił techniki kreujących nowe światy. Wieża i otaczające ją budowle zakładu wodociągowego przywołują bogaty wachlarz form i skojarzeń: od rzymskiego akweduktu począwszy, poprzez średniowieczny zamek – siedzibę mitycznego ducha wody, po śląskie chałupy chłopskie. Zadziwia przy tym śmiałość rozwiązań i nowoczesność myśli technicznej.

Tradycje zakładu sięgają 1278 r. kiedy to Henryk IV nadał miastu prawo „korzystania z wodociągu”. Rósł z Wrocławiem, zmieniając swą lokalizację i kształt techniczny. Miasto domagało się wody. W 1860 r. Rada Miejska postanowiła zbudować nowy wodociąg, który zaspokoiłby wszystkie potrzeby.

W 1866 r. przystąpiono do budowy zakładu „Na Grobli” według projektu angielskiego inżyniera Moore i architekta miejskiego Zimmermanna.

Zakładał zaopatrzenie Wrocławia w wodę z Oławy oczyszczoną filtracją piaskową. Zbudowano osadnik wstępny, wieżę dźwigającą zbiornik ciśnieniowy i kryjącą w swym trzonie maszynownię (a było to rozwiązanie oryginalne), kotłownię z kominem, dwa filtry powolne, sieć rur miejskich oraz budynek administracji. Woda pitna popłynęła stąd w 1871 r. Dalsze lata to dzieje rozbudowy zakładu, kolejnych jego modernizacji, zmian w systemie zaopatrzenia Wrocławia w wodę — aż po dzień dzisiejszy, którego dziełem „Mokry Dwór”.



Sędziwy zakład pełni służbę nadal. Już nie tylko jako dzieło techniki, także jako dobro kultury. Kryje w sobie zapis procesu przemiany techniki i modelu zaopatrzenia Wrocławia w wodę. Wieża trwa, bardziej już jako znak dziedzictwa cywilizacyjnego.

Udostępnijmy ten obiekt społeczeństwu.

Godnie zapracował na prawo egzystencji. Może być nam też użytecznym. Wejrzymy do jego wnętrza. Na pięciu kondygnacjach rozmieszczono tutaj w 1879 r. dwa zespoły pompowe, parowo-tłokowe, Woolfa - Ruffera – zbudowane we Wrocławiu. Dzisiaj to pomnik techniki – unikatowy w skali Europy.



Maszyny parowe podwójnego działania, stojące, z kołami zamachowymi — każda napędzała po dwie pompy nurowe. Na pierwszej kondygnacji zlokalizowano pompy i kondensatory natryskowe, na drugiej — wały korbowe, korbowody, koła zamachowe i zbiorniki wyrównawcze, na trzeciej krzyżaki, na czwartej — regulatory i cylindry, napędy klawiatur, jeszcze wyżej - na antresoli — klawiatury maszyn parowych i regulatory dopływu pary.





Agregaty pompowo - parowe służyły do 1924 r., kiedy to zastąpiła je nowoczesna turbina parowa systemu Zoelly sprężona z pompą wirową o wydajności 1800 m<sup>3</sup>/godz. Pracowała do lat 60. XX w. tłocząc wodę do zbiorników wodociągowej wieży ciśnień. Stąd rozprowadzana była ona do sieci miejskiej. Dzisiaj zadanie to, z pominięciem zbiornika wieżowego, realizuje stacja pomp o napędzie elektrycznym. To już inna epoka w dziejach techniki wodociągowej.

Obok oryginalnego wyposażenia, o którym szerzej mówimy w innym miejscu, uwagę przyciąga bogaty wystrój architektoniczny maszynowni. To nie tylko dzieło techniki, także sztuki. Znakomite spiralne schody pnące się poprzez kolejne kondygnacje wieży, żeliwne, zdobione motywami roślin wodnych. Żeliwne kolumny wspierające konstrukcje, kratownicowe belki, suwnice z lat 70. XIX wieku. Listę osobliwości długo można by tutaj kontynuować. A jak wyrazić słowami ducha tego wnętrza?

Rewolucja przemysłowa stworzyła w przeciągu 250 lat nowy świat, kreowała współczesnego człowieka. Proces przemiany trwa. Co przyniesie? Postęp wyzwala postęp. Lecz czy zawsze stanowi on synonim dobrodziejstwa? Ileż wartości zatraciliśmy, do wielu powracamy po latach. Pytanie o strategię rozwoju dręczyć będzie nas już zawsze.

Z drogi rozwoju cywilizacji technicznej nie ma bowiem odwrotu. Człowiek – twórca i konsument techniki, uwikłany w sprzeczności otaczającego go świata musi się przeto wciąż dokształcać, rozwijać kulturę techniczną, świadomość, że na każdym miejscu gdzie odbywa się zorganizowane współdziałanie ludzi i środków technicznych mogą powstać skutki trwałe. Przypowieść o uczniu czarnoksiężnika to dzisiaj nie bajka dla dzieci, to wciąż aktualna przestroga. Ochrona aktywna zabytków techniki nabiera w tym kontekście walorów użytkowych.

Odczytując, wciąż na nowo, zawartą w nich informację, czerpiąc z dziedzictwa cywilizacyjnego osadzać możemy współczesność i przyszłość w kontekstach kulturowych, przez człowieka i dla człowieka kreując otaczający nas świat.

Powróćmy do wieży „Na Grobli”.

Jaką będzie jej przyszłość? Fundacja Otwartego Muzeum Techniki pragnie włączenia jej w rytm współczesnego życia drogą przysposobienia do roli Muzeum – Laboratorium, powiązanego z Ośrodkiem Kształcenia Ustawicznego Kadr Technicznych oraz z placówką badawczą i metodyczną ochrony zabytków techniki i architektury przemysłowej. By jednak propozycja ta mogła oblec się w kształt realny niezbędną jest aktywność wszystkich, którzy mogą pomóc. Do nich kieruję to wyzwanie.

*Stanisław Januszewski*

## Ludzie Fundacji

### **Ryszard Majewicz**

Urodził się 1 lipca 1960 r. we Wrocławiu. Mieszka w parafii św. Faustyny Kowalskiej na wrocławskim Biskupinie. Jest sekretarzem Parafialnego Oddziału Akcji Katolickiej „Wielkiej Wyspy” (parafia św. Rodziny) i członkiem Diecezjalnego Instytutu Akcji Katolickiej Diecezji Wrocławskiej, członkiem Rady Fundacji Otwartego Muzeum Techniki.

Jest absolwentem Akademii Rolniczej we Wrocławiu - mgr inżynierem melioracji wodnych, i Politechniki Wrocławskiej – podyplomowego studium archeologii przemysłowej, starszym specjalistą gospodarki wodnej w Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych we Wrocławiu – nadzoruje obiekty i pomaga nadleśnictwom rozwiązywać wszelkie problemy szeroko pojętej gospodarki wodnej. Pełni funkcję koordynatora Projektów „małej retencji”: „nizinnej” i „górskiej” Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 i 2014-2022 na terenie RDLP we Wrocławiu (Województwa Dolnośląskiego). Współtworzył rządowy „Program dla Odry 2006” i nadzorował realizację jego Komponentu Leśnego w imieniu Dyrektora Generalnego Lasów Państwowych (obszary Dyrekcji: dolnośląska, katowicka, zielonogórska, poznańska, łódzka, szczecińska).





Odnaczony przez:

- Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa srebrną odznaką „Za zasługi w zwalczaniu powodzi”;
- Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego złotą odznaką „Za opiekę nad zabytkami”;
- Marszałka Województwa Dolnośląskiego Odznaką Honorową „Zasłużony dla Województwa Dolnośląskiego”;
- Przewodniczącego NSZZ „Solidarność” wyróżnieniem „Zasłużony dla Krajowego Sekretariatu Zasobów Naturalnych Ochrony Środowiska i Leśnictwa” NSZZ „Solidarność”.

Promując projekt systemu ścieżek rowerowych w obszarze Wrocławskiego Węzła Wodnego, w tym legalnych ścieżek na wałach p-powodziowych - otrzymał wyróżnienie w pierwszym ogólnopolskim konkursie ekologicznym pod patronatem Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa – razem z Panem Aleksandrem Gronkiewiczem.

Jest jednym z założycieli i wieloletnim v-ce Prezesem Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, której zadaniami są (m.in): „aktywna ochrona dziedzictwa przemysłowego i technicznego (zabytków) w Polsce, przede wszystkim na obszarze Wrocławia i regionów nadodrzańskich oraz włączanie go w obieg współczesnej kultury, organizacja Otwartego Muzeum Techniki we Wrocławiu, stworzenie Muzeum Odry”.

Jest autorem Studium Wrocławskiego Tramwaju Wodnego (WTW). Jest jednym z autorów (wraz z prof. Aliną Drapellą – Hermansdorfer, dr inż. arch. Pawłem Ogielskim i ś.p. Teresą Lorenz) Parku Milenijnego (Tysiąclecia) nad rzeką Ślężą we Wrocławiu. Jest autorem wielu wystąpień i prezentacji konferencyjnych, publikacji czy artykułów prasowych.

Pracując zawodowo w: ODGW, RZGW – we Wrocławiu i działając w krajowych strukturach branżowych (gospodarka wodna) NSZZ „Solidarność” - czynnie lobbował na rzecz gospodarki wodnej, utrzymania i rozwoju żeglugi na drogach wodnych Odry, przywrócenia Odrzańskiej Drodze Wodnej rangi międzynarodowej.

Pełnił funkcję radnego Rady Miejskiej Wrocławia pierwszej kadencji. Jako v-ce Przewodniczący Komisji Ochrony Środowiska, doprowadził (między innymi) do organizacji Sesji Rady poświęconej Odrze i w jej konsekwencji do wieloletniej odbudowy – tuż przed powodzią lipca 1997 r. - najbardziej zniszczonych murów oporowych

Starego Miasta, w tym: ulicy Grodzkiej, śluzy Mieszcząskiej i wschodniej części wyspy Piasek – obecnie Bulwaru Kardynalskiego.

15 listopada 2018 roku Ryszard Majewicz na zaproszenie Katolickiego Stowarzyszenia „Civitas Christiana” we Wrocławiu wygłosił wykład „Historia remontu nabrzeży wrocławskich w latach 90-tych XX w. (Bulwar Kardynalski)”. Przypomniat jak dokonano remontów murów oporowych Śródmiejskiego Węzła Wodnego we Wrocławiu tuż przed powodzią lipca 1997 r.

Wykład poprzedziła uroczystość wręczenia Prelegentowi Pierścienia Milenijnego. Srebrny Pierścień Milenijny (zwany też pierścieniem tysiąclecia) Archidiecezji wrocławskiej, ofiarowany przez Kardynała Henryka Gulbinowicza, wręczył Jego Wysłannik – ks. Jan Adamarczuk.

Pierścieniem Milenijnym („Pierścień 1000-lecia Biskupstwa Wrocławskiego”), z okazji wejścia metropolii wrocławskiej w drugie tysiąclecie, Jego Eminencja obdarowuje wybrańców wyróżniających się w działalności na rzecz dolnośląskiego regionu, a więc i wrocławskiej archidiecezji.

Są darem, upamiętniającym tysiącletnie już dzieje wrocławskiej diecezji, najstarszej i zarazem pierwszej na Śląsku, powołanej do życia w roku 1000 przez papieża Sylwestra II. Pierścień Tysiąclecia, wykonany z czystego srebra, przedstawia na frontonie krzyż pektoralny pierwszego we Wrocławiu następcy apostołów, biskupa Jana.



*Stanisław Januszewski*

Z cyklu: „nowe znaczenie starych słów”

## Niepodległość

W encyklopediach, wydawnictwach, prasie (gazetach lub czasopismach), radiu czy telewizji okresu PRL-u – próżno szukać znaczenia słowa niepodległość. Np. z Encyklopedii Popularnej PWN (Warszawa, 1982 r.) dowiemy się jedynie, że „Niepodległość” („Nie”) [to] nielegalna organizacja, którą formowano 1944/1945 z części kadry AK, w celu działalności w wyzwolonej Polsce przeciwko siłom ludowo-demokratycznym (...). Że tylko tyle napisano - jest to zrozumiałe. Bo gdyby w tej samej encyklopedii obok widniała prawdziwa definicja słowa „niepodległość” – każdy czytający mógłby ją skonfrontować z tą zbitką socjotechniczną nowomowy prl-owskiej.

Teraz, w Polsce niepodległej wiemy już, że „Niepodległość” [to] niezależność jednego państwa od innych państw w sprawach wewnętrznych i stosunkach zewnętrznych; suwerenność, wolność, niezawisłość (Mały Słownik Języka Polskiego, PWN, Warszawa, 1993 r.).

Albo, że: „Niepodległość” [to] niezależność państwa od formalnego i nieformalnego wpływu innych jednostek politycznych (...) upamiętniane (...) jako święta narodowe, np.: 4 lipca (Dzień Niepodległości) – rocznica uchwalenia Deklaracji Niepodległości Stanów Zjednoczonych w 1776 r. [lub] 11 listopada (Święto Niepodległości) – rocznica odzyskania przez Polskę Niepodległości

w 1918 r. (Wikipedia, wolna encyklopedia). Przewodniczący Konferencji Episkopatu Polski i wiceprzewodniczący Rady Konferencji Episkopatów Europy - Biskup Stanisław Gądecki zaprezentował (TVP 1, „Gość Wiadomości”, 31.05.2018 r.) nową definicję słowa: „Niepodległość”, to sumienne podążanie za wartościami”.

Ponieważ tak użyte słowo: wartości zostało – ostatnimi czasy – zdewaluowane, a bywało, że i wysmiewane publicznie – należy więc w tym miejscu przypomnieć, że – między innymi – wartość (wg filozofii), to: podstawowa kategoria aksjologii, oznaczająca wszystko to, co cenne i godne pożądania, co stanowi cel dążeń ludzkich, to, ile

coś jest warte. To także poczucie własnej wartości, to przedmioty, zjawiska, itp. mające duże znaczenie.

A abstrakcyjny rzeczownik >wartość< został utworzony od przymiotnika >wart<, podobnie jak:

>dobro< od >dobry<,

>mądrość< od >mądry<,

>głupota< od >głupi<,

>radość< od >rad<, itp.

Sam [zaś] przymiotnik >wart< jest zapożyczeniem z niemieckiego >wert<, „>wart<, godny, drogi, szanowany” (Izabela Różycka, <https://poradnia-językowa.unilodz.pl>).

A wg Wikisłownika (<https://pl.m.wiktionary.org>, wolnego słownika wielojęzycznego) wartość, [to] określony stan danej cechy, [jej] wymiar (...), znaczenie; to ile coś jest warte z jakiejś przyczyny (...) zwykle zasada moralna, przekonanie, (...) wartości chrześcijańskie, system wartości, (...).

Niepodległość jest niewątpliwie najwyższą z wartości, która przecież nie jest narodom dana raz na zawsze. Polacy wiedzą to aż nazbyt dobrze. Powinni więc mieć ją w sumieniu i w sercu – co dnia.

O czym zapewnia – sumiennie podążający za wartościami – co dnia!

*Kpt „Nemo”*

---

Korespondencję prosimy kierować na adres:

H/P „Nadbór”, Górny awanport śluzy Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27

e-mail [nadbtor@fomt.pl](mailto:nadbtor@fomt.pl); [www.fomt.pl](http://www.fomt.pl).

Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Wojciech Śledziński

Rada programowa: Stanisław Januszewski, Ryszard Majewicz, Piotr Pluskowski, Jakub Marszałkiewicz, Janusz Fąfara

Mecenasi : Przeds. Budowlane ABM Sp. z o.o. Wrocław, Asmet Sp. K., Sp. z o.o. Piastów, PPUH Lemet, Branice, Drukarnia Edytor – Wydawnictwo, Dzierżoniów, Zespół Badawczo-Projektowy Mosty – Wrocław S.c.

---